№ 1 (943) январь 2017 г.

1 (943)

Транспортная неделя в одном журнале

Транспорт

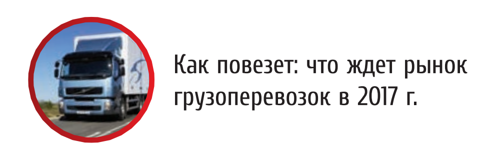
январь 2017 г.

Издается с 1998 г.

Транспорт

ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ПРОИЗВОДСТВЕННО-ПРАКТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

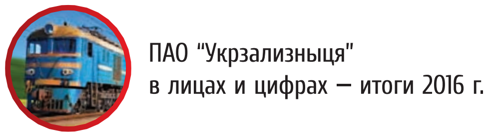
Транспортный комплекс Украины: прошедший год и новые перспективы



Как повезет: что ждет рынок грузоперевозок в 2017 г.



Авиаотрасль: вчера, сегодня, завтра...



ПАО "Укрзализныця" в лицах и цифрах — итоги 2016 г.



Транспортная неделя в одном журнале

Транспорт

ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

СОДЕРЖАНИЕ

№ 1 (943) январь 2017 г.

Производственно-практический журнал "ТРАНСПОРТ" — специализированное еженедельное информационно-аналитическое издание для органов государственного управления и регулирования, отраслевых объединений и операторов национального транспортного рынка.

Учредитель и издатель:
Издательская организация АО "ПЛАСКЕ"
Распространяется только по предварительной подписке.
Главный редактор:
Виктория Хрусталева, *red@transport-journal.com*
Редакторы отделов:
Татьяна Корнилова, Инна Рослик, Тамара Курыленко, Ольга Зинченко
info@transport-journal.com
Корректор: Алла Винярская
Отдел подписки и рекламы:
Сергей Бохан, *subscribe@transport-journal.com*
Татьяна Ятел, *reklama@transport-journal.com*
Свидетельство о госрегистрации СМИ:
КВ № 16196-4668 ПР, 02.02.2010 г.
Адрес редакции:
г. Киев, ул. Б.Гмыри, 1Б/6, оф.167.
Тел.: (044) 503-63-73.
Заказ № 10847.
Тираж 1000 экз.
Адрес типографии: ООО "Интерконтиненталь-Украина" (PrintStore Group)
01021, Киев, ул. Институтская 16, оф. 1/15
тел.: (044) 360 00 85; www.printstore.com.ua; info@printstore.com.ua
Свидетельство о госрегистрации: А00 № 615442, 28.02.2001 г.

"ТРАНСПОРТ" — виробничо-практичний журнал, щотижневий, видається з серпня 1998 р.
Засновник та видавець: Видавнича організація АТ "ПЛАСКЕ".
Свідоцтво про державну реєстрацію ЗМІ: КВ № 16196-4668 ПР, 02.02.2010 г.
Адреса редакції: м. Київ, вул. Б.Гмирі, 1Б/6, оф.167.
Тел./факс.: +38 (044) 503-63-73.
Замовлення: № 10843. Наклад 1000 примірників
Адреса друкарні: ТОВ "Інтерконтиненталь-Україна" (PrintStore Group)
01021, Київ, вул. Інститутська 16, оф. 1/15
тел.: (044) 360 00 85; www.printstore.com.ua; info@printstore.com.ua
Свідоцтво про реєстрацію: А00 № 615442, 28.02.2001 р.
Головний редактор: В. Хрустальова.

Центральный офис:
г. Одесса, ул. Акад. Заболотного, 12
Тел.: (048) 73-85-385, (048) 72-88-288



ТЕМА НОМЕРА

Транспортный комплекс Украины: прошедший год и новые перспективы

Прошедший год можно считать, без преувеличения, драматическим для транспортной отрасли Украины — столь сложными были проблемы, неоднозначными — решения, противоречивыми — их последствия. Однако годом ранее транспортную сферу сотрясли еще более мощные катаклизмы, чреватые полным разрушением инфраструктурного потенциала страны, однако отрасль, как и экономика в целом, устояла. Вместе с тем, на будущее худший сценарий нельзя считать полностью исключенным, поскольку, как свидетельствуют итоги 2016 г., запас прочности отечественного транспортного комплекса на исходе.



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ОТРАСЛЬ: СВЕРХСЛОЖНЫЙ ГОД И НОВЫЕ ВЫЗОВЫ

К началу 2016 г. "Укрзализныця", доминирующая в структуре отечественных грузоперевозок, подошла после ряда серьезнейших потрясений, чреватых рисками для самих основ функционирования железнодорожной отрасли государства. Трудности, с которыми пришлось столкнуться железнодорожникам, были беспрецедентными для периода независимости Украины, поэтому оценивать динамику завершившегося года не совсем корректно. Скорее, следует поражаться запасу прочности "Укрзализныци", продолжающей, практически вне поддержки государства и в условиях нарастающих проблем, сохранять работоспособность. Так, отделение Крыма привело к утрате около 3% доходов "Укрзализныци"; балансовую стоимость активов, оставшихся на полуострове, перевозчик оценил на уровне $82 млн (около 1,5% совокупной балансовой стоимости активов "Укрзализныци"). Имелись и более долговременные негативные последствия крымских событий — такие, в частности, как снижение конкурентоспособности украинской железнодорожной сети ввиду смены ее геополитических координат; изменение уровня инвестиционной привлекательности "Укрзализныци" в целом; слом наработанных перспектив стратегического развития железнодорожной отрасли государства. Однако наиболее серьезным вызовом для "Укрзализныци" в 2015 г. стал конфликт на Донбассе — здесь, помимо утраты значительных объемов перевозок, последовало разрушение целостного инфраструктурного комплекса, обслуживающего ключевой промышленный регион страны. Так, только прямые затраты на восстановление разрушенной инфраструктуры "Укрзализныця" оценила в объеме $65 млн; что касается долговременных негативных последствий, о них говорить сложно, однако уже ясно, что характер данных сложностей — системный для железнодорожной отрасли, обусловленный экономической и коммуникативной ролью Донбасса для Украины в целом. Важно, что в 2016 г. "Укрзализныце" удалось восстановить часть инфраструктуры, разрушенной на востоке (в т.ч. стратегическое сообщение с Мариуполем); капитальные затраты "Укрзализныци" по Донецкой магистрали за 9 месяцев составили порядка $3 млн. Объем капитальных расходов ПАО "Укрзализныця" в целом за этот период составил более 3,2 млрд грн. (более $120 млн по курсу НБУ) — в 1,3 раза больше, чем годом ранее. Однако рост достигнут, главным образом, за счет затрат на модернизацию и строительство, тогда как затраты на приобретение основных средств упали почти на 10%. Согласно предварительным данным ПАО "Укрзализныця", годовые доходы перевозчика заметно увеличились — в 1,3 раза в нацвалюте, однако в долларовом эквиваленте динамика была практически нулевой — как и годом ранее, доходы вышли на уровень $3 млрд. При этом рост доходов в сфере профильной (перевозочной) деятельности был заметно ниже — на 13% и 0% соответственно. Пока не обнародованы итоги года в разрезе пассажирских и грузовых доходов, но по результатам 3-х кварталов можно судить о сложностях в сфере грузоперевозок: в нацвалюте выручка за 3 квартала повысилась на 10% к январю—сентябрю 2015 г., однако в долларовом эквиваленте, с учетом заметной инфляции прошедшего периода, существенно упала — не менее, чем на 30%. Особенно чувствительным был спад грузовых доходов в сфере транзита, где перевозчик получает валютную выручку — -17% к 9-месячному периоду 2015 г. в гривне, -45% в валюте США. С учетом спада транзита по итогам года, очевидно, выручка "Укрзализныци" в сфере грузоперевозок также имеет тенденцию к спаду.

Экономика страны, и без того неустойчивая в условиях глобального кризиса, не смогла оказать сколь-нибудь заметного демпфирующего воздействия на трудности железнодорожной отрасли. Грузовая база в стране показала резкое падение; соответственно, грузоперевозки по сети "Укрзализныци" по итогам года сократились (-1,2% за 9 месяцев, -2% по итогам года). В частности, недовыполнен годовой план ПАО "Укрзализныця" в транзитном сегменте, при этом объем транзита, порядка 15 млн т, составил минимум в работе "Укрзализныци" за последнее десятилетие. Спад транзита к предыдущему году достиг 30% (против 18-процентного снижения по итогам 2015 г.). Можно смело утверждать, что отток транзита стал наиболее устойчивой тенденцией грузоперевозок "Укрзализныци" в международном сообщении — так, только за последнее пятилетие его объем упал втрое; удельный вес транзита в совокупных перевозках грузов по сети "Укрзализныци" сократился, соответственно, с 11% до 5%. Основная причина подобной динамики — отток российских грузов, все еще доминирующих в структуре транзита "Укрзализныци" (более 80% совокупного транзитного объема по итогам 9 месяцев).

В то же время, частично спад транзита на сети "Укрзализныци" обусловила и традиционная для перевозчика причина регулятивного характера — неэффективная тарифная политика. Ярким примером стали белорусские нефтепродукты, ушедшие из украинских портов на балтийское побережье (напомним, "Укрзализныця" выдвигала проект скидок для белорусских нефтепродуктов в обмен на скидку БЖД для украинского транзитного зерна в порты Балтии, однако эта инициатива не нашла отражения в ТП СНГ на 2016 г.). В итоге объемы белорусского транзита по сети "Укрзализныци" за год упали более чем на 60%. Также мимо Украины, через Беларусь, идут основные



объемы российского сжиженного газа, адресованные в Европу. Морские отгрузки российского газоконденсата также отвернули на порты РФ, к тому же к перевалке этой номенклатуры подключилась Грузия — тестовые отгрузки газоконденсата производства компании СИБУР начаты через Батумский морской порт.



Однако наибольший удар очевидным образом пришелся на транзит "Укрзализныци", завязанный на ось ЕС—РФ—Средняя Азия. Так, в 2015 г. казахский транзит по сети "Укрзализныци" упал более чем вдвое (с 2,1 до 1 млн т) и свелся, практически, к единственной номенклатуре — LPG; в 2016 г. перевозки этого ресурса по сети "Укрзализныци" составили менее 0,1 млн т. Продолжается стагнация европейского транзита, адресованного в страны Средней Азии — эти объемы "Укрзализныця" утратила практически полностью еще в 2015 г. (против 0,6 млн т, перевезенных в 2014 г., и 1 млн т в 2013 г.). Такая ситуация объясняется, в первую очередь, номенклатурными особенностями европейского транзита — эта составляющая, формируемая по преимуществу высокотарифной грузовой базой, ищет наиболее безопасные пути перевозок в обход нестабильной сегодня Украины. В частности, польский бизнес, уже заявивший о поддержке идеи транзитной оси ЕС—Китай в обход России (в рамках проекта "Южный Шелковый путь"), поддержал и аналогичный проект, минующий Украину, — перевозки в КНР через Румынию и страны Кавказа. Кроме того, к концу 2016 г. польская сторона анонсировала планы развития сообщения с Китаем через РФ — соответствующий меморандум подписали PKP Cargo и континентальный округ КНР. Украина же пока медлит с созданием принципиально новых транзитных направлений, призванных заменить уходящие транзитные грузопотоки железнодорожного транспорта. В частности, остается без движения заявленный Мининфраструктуры план создания коридора ЕС—Украина—Черное море—страны Персидского залива (включая Иран). Очевидно, этот маршрут должен стать частью "Южного Шелкового пути", рассматриваемого Украиной как главный приоритет транзитного развития, однако на сегодня данное направление реальной поддержки с украинской стороны не получило. Между тем, к концу года потенциальные партнеры Украины по перевозкам оси ЕС—КНР анонсировали собственные проекты в обход Украины: Турция продвигает создание коридора ЕС—Китай через Азербайджан и Туркменистан; Грузия, Турция, Азербайджан и Казахстан подписали меморандум о развитии Транскаспийского маршрута — документ, очерчивающий функции соответствующего международного консорциума. Равным образом, без движения остается еще одна идея, призванная восполнить транзитные объемы "Укрзализныци", — освоение встречных грузопотоков в рамках "Южного Шелкового пути" — массовых грузов, адресованных в ЕС. Таким путем, в частности, "Укрзализныця" намеревалась привлечь ЖРС и уголь из ЮАР, США, Австралии для предприятий Европы. По расчетам перевозчика, потенциал грузовой базы данного направления (вкупе с контейнерами из Китая в ЕС) составляет не менее 7 млн т в год; еще 1 млн т в год могут составить контейнерные грузы ЕС в адрес стран-участниц "Южного Шелкового пути" и Китая. Однако даже в случае полной реализации этого потенциала отечественным железнодорожникам вряд ли удастся восполнить даже половину транзита, утраченного лишь за последнее пятилетие. Вместе с тем новые транзитные направления, не связанные с РФ, могли бы коренным образом изменить к лучшему транзитные позиции Украины. Однако на этом пути государству предстоит решить две крупные задачи: выработать понятную транспортную политику в отношении транзита и опередить южных соседей (Турцию, Румынию, Болгарию), вынашивающих сходные транзитные планы.

Сложными остаются и перспективы "Укрзализныци" в сегменте экспортных перевозок, где планы 2016 г. оказались недовыполненными более чем на

15%. Здесь сказались многочисленные факторы, не зависящие от перевозчика: утрата экспортной грузовой базы Донбасса; торговые ограничения со стороны РФ для украинских грузов (в т.ч. в транзитном сообщении в третьи страны); общее замедление мировых сырьевых рынков. В частности, снизился спрос на украинское железнорудное сырье со стороны Китая, куда уходит около половины объемов этой экспортной номенклатуры. Тем не менее, руда сохранила первенство в сегменте экспортных перевозок по сети "Укрзализныци"; тройку лидеров замкнули зерно и черные металлы. Однако в этой группе лишь зерно сохранило позитивную динамику по итогам года. В сегменте импорта годовой план "Укрзализныци" также недовыполнен (-5% к плановому заданию). Основные причины — снижение поставок руд широкой номенклатурной гаммы (железорудное сырье, руды цветных металлов, серный колчедан). Кроме того, снизился спрос на импортное угольное сырье (коксующиеся угли). Доминирующие объемы импорта на сеть "Укрзализныци" поступают сухопутным путем — из России и Беларуси, что выдвигает на передний план болезненную для перевозчика проблему оборота иновагонов. Однако наиболее остро проблема подвижного состава проявляется в сегменте внутренних железнодорожных перевозок, где наблюдается заметное восстановление объемов (по итогам года — +10% к уровню 2015-го, +20% к годовому плану ПАО "Укрзализныця"). Увеличивается спрос на перевозки металлургического сырья, топливного угля, черных металлов, зерна, и практически по всем этим позициям имеется дефицит погрузочного ресурса, обусловленный старением подвижного состава "Укрзализныци" и отсутствием в Украине стимулов для развития института частных вагонных операторов. К концу года перевозчик активизировал деятельность по обновлению вагонного парка, разблокировав закупки, в т.ч. у сторонних производителей — украинских предприятий. Всего за год ПАО "Укрзализныця" закуплено более 1 тыс. ед. новостроя (против нулевого количества в 2015 г.). В сравнении с 2014 г., когда закупки выполнялись, объем повысился более чем впятеро. Несколько меньшим был рост объемов ремонтов грузового парка — если в 2015 г. различными видами ремонтных работ были охвачены 28,5 тыс. ед., то в 2016 г. — более 30 тыс. (рост на 9%). Однако наиболее знаковым для железнодорожной отрасли можно считать возобновление закупок пассажирских вагонов, остановленных более пятилетия назад — напомним, последняя по времени партия была приобретена в 2010 г. в количестве 21 ед. В 2016 г. ПАО "Укрзализныця" получены 9 ед. пассажирского новостроя и отремонтированы свыше 2 тыс. ед. — в 1,2 раза больше, чем годом ранее. В целом капитальные инвестиции "Укрзализныци" по итогам года составили более 10 млрд грн. — на 10% меньше, чем было заложено в финплане. Эта сумма, хотя и превысившая более чем вдвое вложения 2015 г., составляет, по оценке ПАО "Укрзализныця", не более трети от необходимых вложений. Не все благополучно и в разрезе финансовой отдачи перевозчика — анонсированная годовая чистая прибыль ПАО "Укрзализныця" в размере 0,3 млрд грн. (около $11 млн по курсу НБУ) означает убыточность IV кв. 2016 г. на уровне 0,7 млрд грн. (напомним, III квартал также завершился для ПАО "Укрзализныця" чистым убытком в сумме 307 млн грн.). Для сравнения: в последнем по времени геополитически спокойном для Украины году, 2013 г., чистая прибыль "Укрзализныци" составила около $70 млн, в 2012 г. — превышала $110 млн. Вместе с тем многообещающе выглядит динамика спроса на перевозочные услуги железнодорожного транспорта — так, если в 2015 г. грузовые перевозки на сети "Укрзализныци" снизились более чем на 10% (-38 млн т), то по итогам прошедшего — лишь на 2% (-7 млн). Еще более оптимистичной является смена трендов в сфере пассажирских перевозок: если в 2015 г. зафиксирован спад на 3,5% (-3 млн чел.), то по предварительным итогам 2016 г. — рост на 6% (+5 млн). Следует отметить, что железнодорожная отрасль Украины испытывала и более серьезное снижение спроса на перевозочные услуги — так, в кризисном 2009 г. грузовые перевозки "Укрзализныци" упали на 21%, пассажирские — на 5%.

Тем не менее, "Укрзализныця" прогнозирует серьезный дефицит финансов — по оценке перевозчика, ежегодная потребность в капинвестициях на сегодня достигла $1,8 млрд, причем этот уровень требуется, как минимум, на среднесрочную перспективу. Изыскать подобные финансовые резервы в сегодняшних условиях практически невозможно, хотя международные эксперты подтверждают сохранение интереса потенциальных инвесторов к железнодорожной отрасли Украины — более того, обещают его всплеск в случае позитивного поворота политических процессов в стране и реальных подвижек с реформами. Пока же ситуация с финансами в системе "Укрзализныци" напряженная — так, в 2015 г. перевозчику пришлось перезанять 4,2 млрд грн. (около $300 млн по текущему курсу НБУ) с единственной целью — реструктуризация краткосрочных обязательств. Инструментом привлечения средств стал выпуск ценных бумаг; полученные финансы пошли на выплату банкам-кредиторам. В конце 2016 г. ПАО "Укрзализныця" также пришлось пойти на аналогичный шаг — занять 4 млрд грн. (порядка $150 млн по курсу НБУ) у банка-резидента Украины. Назначение нового финансирования, по сути, также прежнее — перекредитование накопленных задолженностей. Прежней осталась и установка "Укрзализныци" на пополнение финансов за счет тарифного роста — перевозчик настойчиво заговорил о необходимости нового витка индексации грузовых тарифов (одноэтапное повышение на 25% в 2017 г.), и соответствующий проект уже анонсирован Мининфраструктуры. Отметим, что предлагаемая схема отличается жесткостью — так, доселе тарифный рост



в отрасли был либо более сдержанным в одномоментном варианте (в 2015 г. — +15%, в 2014 г. — +13%), либо растянутым по времени (в 2008 г. — поквартальное повышение, с итоговым ростом в 1,5 раза; 2015 г. — двухэтапное повышение; итоговый рост в 1,3 раза). Однако, обосновывая предыдущие повышения, перевозчик упирал на увеличение эксплуатационных расходов и дефицит оборотных средств (на уровне $1,5 млн ежесуточно); новейший рост тарифов ПАО "Укрзализныця" обещает использовать исключительно на капитальные затраты. В то же время в проекте тарифного роста, обнародованном Мининфраструктуры, использована более осторожная формулировка — "частичная компенсация затрат на модернизацию и обновление подвижного состава". Планируется, что около трети дополнительных доходов пойдут на иные цели — на капстроительство (включая реконструкцию путей). В то же время руководство ПАО "Укрзализныця" заявляет, что в случае тарифного повышения грузовладельцы смогут рассчитывать на улучшение обеспечения вагонами, поскольку сегодня эта проблема обострилась до предела: дефицит грузового парка на сети достиг 10 тыс. ед., при этом ежегодно списывается более 4 тыс. грузовых вагонов. Менее определенными выглядят перспективы рыночных изменений в государственной железнодорожной отрасли — дальнейшее реформирование, развитие конкуренции, совершенствование тарифной системы. При всей актуальности этого перечня позиция по данным вопросам железнодорожного и отраслевого руководства остается сдержанной, и это можно понять — слишком велика на сегодня неопределенность политических шагов, определяющих будущее "Укрзализныци".



МОРСКАЯ ПЕРЕВАЛКА: ПОД ЗНАКОМ УЖЕСТОЧАЮЩЕЙСЯ КОНКУРЕНЦИИ

Как свидетельствует динамика портовой перевалки Украины, морская отрасль надолго закрепилась в состоянии неустойчивости грузовой базы. Стабильность основных грузопотоков, сохранение грузового профиля — счастливое прошлое практически каждого украинского порта, будь то лидер или аутсайдер. Соответственно, как никогда велика цена решений, влияющих на расклад конкурентоспособности предприятий и отрасли в целом. Между тем, у портов Украины, универсальных по преимуществу, остается все меньше аргументов для грузовладельцев: очевидно, что будущее за высокоспециализированными терминалами, перетягивающими на себя все более дефицитную грузовую базу. Однако и у последних налицо проблемы с загрузкой, что свидетельствует о комплексном характере спада отрасли. Так, по итогам прошедшего года государственная портовая отрасль, представленная 13-ю морскими торговыми портами (стивидорными компаниями преимущественно универсального профиля), сократила перевалку на 20% — до 38 млн т. Почти столько же грузов переработал наиболее высокопродуктивный стивидорный сегмент — частные перевалочные предприятия, располагающие созданными "с нуля" высокоспециализированными мощностями и причальными фондами, однако здесь также отмечено заметное снижение (-9% к 2015 г.). Впервые тренды государственной и частной перевалки сошлись столь близко в темпах спада (напомним, по итогам 2015 г. морские "частники" утратили 3% загрузки, тогда как государственные стивидоры снизили объемы менее чем на 1%). Единственным сегментом, удержавшим рост по итогам года, стали частные стивидоры, работающие на государственном причальном фонде, — здесь отмечено возрастание объемов на 4% — до 50 млн т. Эта категория стивидоров лидировала и по объемам переваленных грузов, сохранив рост благодаря нескольким позициям, ключевым в структуре морской перевалки Украины, — зерну, сырой нефти, чугуну, контейнерам. По сути, именно эта категория стивидоров, представленная в большинстве портов-лидеров Украины (Одесском, Николаевском, порту "Черноморск"), пропустила через себя 100% общеукраинского объема перевалки нефтесырья, свыше 50% зерногрузов, более 40% чугуна, около 80% контейнеров. Фактически, позиции

этой группы были весомыми по всей шкале грузов, существенных для экспортно-импортного потенциала портовой отрасли. Результатом стал опережающий рост частной составляющей экспортной перевалки через порты Украины. Так, если государственные стивидоры по итогам года снизили экспортные объемы на 12%, то стивидоры-частники, использующие государственные причалы, нарастили экспорт на убедительном уровне — +12%. То же соотношение имело место и в сегменте импортной перевалки: спад государственных стивидоров на 30%; рост "частников", использующих государственный причальный фонд, на 12%. Отметим, что стивидоры-частники, оперирующие собственными причалами, допустили спад экспорта на 10% и импорта — на 3%. "Частники" на государственных причалах оказались наиболее устойчивыми и в секторе транзита — эта категория утратила 30% транзитных объемов, тогда как государственные стивидоры снизили объемы более чем на 40%, "частники" с собственными причалами — более чем на 70%. Причиной опережающего спада двух последних групп стала крайняя ограниченность их транзитной номенклатуры — так, в государственном сегменте в транзите перерабатываются, фактически, лишь руда и уголь (главным образом, в порту "Южный"), в частном — насыпные удобрения и коксующийся уголь (Николаев, "Южный"). Все эти позиции показали заметный спад в составе транзита, следующего через отечественные порты.

Столь различная динамика стала отражением ужесточения борьбы за грузы: если ранее конкуренция шла по линии портов и акваторий, то сегодня выходит на уровень отдельных терминалов. Следует ожидать, что демонстрируемая общая неустойчивость грузовой базы, с тенденцией к сворачиванию, неизбежно приведет к дальнейшему обострению внутренней конкуренции в отрасли. При развитии рыночных преобразований исходом такой борьбы должно стать усиление позиций частной перевалки (в т.ч. за счет смены статуса собственности нынешних государственных мощностей), однако для этого требуется разблокирование процессов реформирования в портовой сфере. Пока же ситуация развивается в ином направлении — усиления давления админресурса на наиболее высокоразвитый в технологическом отношении стивидорный бизнес. С другой стороны, следует ожидать, что процессы приватизации приведут к углублению специализации портов, и ее контуры уже намечаются в рамках готовящихся предложений будущим портовым концессионерам. Соответственно, новая конфигурация портовой загрузки, складывающаяся в отрасли, может зависеть от того, кто придет в качестве инвесторов — представители рынка грузоперевозок или структуры, аффилированные с грузовладельцами. Однако и в том, и в ином случае профицитные перевалочные мощности устаревшего универсального типа, весьма значительные в масштабах Украины, могут окончательно утратить рыночные позиции. Пока же морская отрасль работает практически без резервов грузовой базы — как показали результаты года, лишь отдельные порты сохранили рост, причем в этой группе отсутствуют порты-лидеры по объемам грузооборота. Так, наивысший рост продемонстрировал Измаильский порт, однако прогресс обеспечила практически единственная номенклатура, хотя и профильная для порта — железорудное сырье. Рост Ренийского порта обусловила также единственная позиция — транзитное зерно. Напомним, до недавнего времени оба порта, представители Дунайского морского региона, находились в сложном положении, оцениваемом специалистами как коллапс ввиду острого дефицита загрузки и оторванности от основной транспортной инфраструктуры Украины. Загрузка этих портов варьировала в диапазоне 10—20% от потенциала; оба порта пребывали на грани окончательной утраты наработанной грузовой базы. Так, в ведущем по грузообороту Измаильском порту ожидалось прекращение перевалки основного груза, железорудного сырья, объемы которого еще три года назад превышали 1 млн т. Утратил порт и грузопоток топливных углей — экспорт и российский транзит направлением на страны юга Европы. Однако в текущем году Измаилу удалось вернуть позиции в сфере экспорта руды, а также привлечь железорудное сырье в транзитном сообщении. В итоге перевалка рудных грузов в порту за год увеличилась в 1,3 раза и приблизилась к прежним устойчивым объемам на уровне 2—3 млн т в год. По сути, порт восстанавливается в позиции узлового элемента логистики река—море в сообщении стран бассейна Нижнего и Среднего Дуная с Черным морем. Драматичнее складывается судьба Ренийского МТП, имеющего ломаный железнодорожный тариф ввиду обслуживания через участок сети сопредельной Молдовы. Сегодня этот порт, имеющий широкий грузовой профиль, испытывает дефицит загрузки практически по всей своей основной номенклатурной шкале — нефтепродуктам, угольно-рудным грузам, ролкерным, черным металлам.

Заметный спад, причем по целому ряду позиций, показали ведущие порты и примыкающие к ним по грузообороту — "Южный", "Черноморск" (ранее — Ильичевский), Мариупольский, Херсонский, СК "Ольвия" (ранее Октябрьский). Тем не менее, Днепро-Бугский портовый узел, представленный последними двумя портами, соперник лидера, Большой Одессы, по насыщенности частными перевалочными мощностями, остается одним из наиболее привлекательных по потенциалу инвестиционного развития, что подтверждает подготовка в недрах Мининфраструктуры первых концессионных проектов в портовой сфере. Однако, помимо преимущественно универсального характера государственных портовых мощностей, в данном регионе будущий инвестор получит сложности гидротехнического порядка — меньшие глубины и сложную конфигурацию протяженного подходного канала. Последнее неизбежно будет препятствовать превращению северо-западного портового узла Укра-





ины в логистический центр экспортной перевалки. Следует признать, что доминирование универсальных мощностей, характерное для морской перевалки Украины в целом, долгое время было фактором позитивным, позволявшим портам подстраиваться под изменения грузовой базы, где широко присутствовало разнообразное сырье. Однако растущий дефицит загрузки на фоне старения существующих и создания новых терминальных фондов привели к эффекту прямо противоположному — сегодня плюсом становится высокая специализация, позволяющая изыскивать грузы и удерживать объемы благодаря эффективным перегрузочным технологиям. Соответственно, главной задачей выдвигается эффективное перепрофилирование мощностей, что ставит перед отраслью, все еще пребывающей на ранних стадиях реформирования, неподъемные на сегодня вызовы — регулятивные, финансовые, инфраструктурные. Выходом из данного тупика могло бы стать углубление реформы, однако прошедший год так и не продемонстрировал заметного прогресса в данном направлении: не удалось развитие законодательной базы, нет решений по реформе госуправления, не обновлены тарифные аспекты. Подобные затяжки становятся особенно нетерпимыми с учетом ускоренного падения грузовой базы портов — можно смело утверждать, что нынешняя динамика загрузки в отрасли исчерпывается двумя тенденциями — снижением объемов и сужением номенклатурного набора. При этом наиболее болезненной для отрасли может стать номенклатурное обеднение, чреватое выведением в простой цельных терминальных комплексов (подчас бюджетообразующих для отдельных портов). Картина номенклатурного сжатия становится особенно выразительной, если сравнить нынешний период с 2007—2008 гг., когда активно растущий грузооборот украинских портов впервые перешагнул рекордные достижения СССР. Так, по итогам 2016 г. около 70% совокупного грузооборота морских портов страны сформировала лишь тройка номенклатур — руда (27%), зерно (27%), черные металлы (15%). Для сравнения: в предкризисном 2007 г. на эту триаду приходилось менее 40% совокупного грузооборота отрасли; прочими заметными позициями были уголь, кокс, строительные, удобрения и насыпное химическое сырье, лес, а также многообразный налив. Фактически, сегодня основная конкурентная интрига портов разворачивается в предельно узком номенклатурном диапазоне — зерно (его перерабатывают порты Одесский, "Черноморск", "Южный", Николаевский, СК "Ольвия", Херсонский, Бердянский) и металлопродукция (Бердянский, Измаильский, Николаевский, Одесский, СК "Ольвия", Херсонский).

Логичным ответом на обостряющуюся внутриотраслевую конкуренцию могло бы стать формирование грузовой специализации портов — такую возможность сравнительно безболезненно, без чрезмерных технологических вложений, обеспечивают избыточное количество морских портов и их широкое варьирование с точки зрения комплексной логистики (возможностей акваторий и терминалов, развитости инфраструктурных подходов). На сегодня уже успели сложиться отдельные номенклатурные ниши: лес идет через Белгород-Днестровский порт, железорудное сырье — через "Южный" и Измаил, контейнеры — через Одессу, маслогрузы — через "Черноморск" и Николаев. Особняком стоит перепрофилирование портов в связи с проблемами востока Украины: освоение сырьевого каботажа (Николаев, "Черноморск" — на отгрузку, Бердянск и Мариуполь — на прием); перераспределение экспортного металла Донбасса (в Бердянск, Николаев, Одессу); угольный реверс (прием импорта через "Южный"). Данные изменения, пускай вынужденные и ситуативные, стали импульсом развития наименее динамичного сегмента транспортной логистики страны — внутренних перевозок (каботаж). Наконец, изменяется специализация

под воздействием разного рода точечных факторов — так, Одесский порт отказался от перевалки руды по соображениям экологии, МТП "Черноморск" — от контейнеров ввиду остановки сотрудничества с терминальным оператором-инвестором. Однако в целом контейнеры выходят в разряд основной загрузки портов, формируя даже в весовом эквиваленте значительные объемы — свыше 8 млн т по итогам года. По удельному весу контейнерные грузы опередили ряд ведущих номенклатурных позиций отечественной портовой перевалки — нефтепродукты, уголь, насыпные удобрения, строительные, чугун. Вместе с тем оживление украинского контейнерного рынка, наметившееся в текущем году (рост в 1,3 раза по итогам 2016 г.), вряд ли предвещает долговременность позитивных тенденций, поскольку их определили, прежде всего, низкая база периода 2014—2015 гг. и отложенный потребительский спрос этого двухлетия. Напомним, геополитические потрясения, переживаемые Украиной, обрушили контейнерный рынок: уже по итогам 2014 г. контейнерооборот портов Украины упал на 15%; в 2015 г. спад усилился до 30-процентного. Справедливости ради следует отметить, что украинский рынок знавал и более резкие снижения — так, в 2009 г. контейнерная перевалка сократилась почти на 60%, да и позднее имели место колебания (-5% в 2012 г.). Осталась не реализованной честолюбивая заявка Украины на преодоление планки в 1,5 млн TEU — рекорд составил 1,2 млн TEU в 2008 г., после чего украинские терминалы попали в зону отрицательной турбулентности. Однако в текущем году стартовало восстановление объемов — вначале за счет контейнеризированного экспорта, затем подтянулся и импорт. По итогам года перевалка импортных контейнеров возросла в 1,3 раза, причем импорт вернул себе лидерство как по объемам, так и по темпам роста. Динамика роста экспорта также была заметной — +27%. При этом прогресс продемонстрировали все специализированные терминалы Украины за исключением дислоцирующегося в МТП "Черноморск", где конфликтный уход оператора-инвестора привел к сворачиванию, а затем и к остановке работы с контейнерами (в 2016 г. из порта ушла последняя контейнерная линия — MSC, перешедшая в Одессу). Если по итогам 2015 г. Украина сместилась на 3-е место по обороту контейнеров среди стран Черноморского бассейна (вслед за Румынией и РФ), то к концу года поднялась на 2-е место, обогнав Румынию и уступив лишь России. Кроме того, Украина вновь вышла в лидеры по обороту груженых контейнеров (обойдя Россию и Румынию). Примечательно, что рост активности на украинском рынке сохраняет основное ядро глобальных перевозчиков, освоивших черноморское направление — Maersk Line, CMA CGM, ZIM, CSCL, COSCO, NYK (отметим, что часть этих игроков снижают присутствие на смежных черноморских рынках — так, Maersk сократила объемы в акваториях Румынии и Болгарии, CMA CGM, ZIM и CSCL — в России и Румынии). Сохранение на украинском рынке практически всех морских перевозчиков, заходящих в Черное море, — фактор ключевой в русле усилий Украины потеснить Констанцу с позиций черноморского контейнерного хаба. Как известно, Украина стала претендовать на роль участника бассейновой контейнерной дистрибуции с 2010 г., когда в Одесском порту терминал "Бруклин-Киев" освоил работу с контейнерным трансшипментом — стал обрабатывать транзитные контейнеры по схеме судно—причал—судно (без перехода с морского на иные виды транспорта). Ранее такую работу осуществляла лишь Констанца, где трансшипмент освоили все три контейнерных терминала — DP World, SOCER, APMT. Правда, активному развитию Констанцы как хаба способствовал контейнерный бум в мире и в Черноморском регионе, сопровождавшийся острым дефицитом терминальных мощностей в черноморской акватории, — именно это оправдывало необходимость промежуточного сброса контейнеров в Констанце с последующими фидерными перевозками в конечные порты бассейна. Напротив, старт "Бруклина" по работе с трансшипментом пришелся на период избытка терминальных мощностей и рыночного затишья, делающего проблематичной необходимость дополнительной перевалки. Как известно, океанские линии не отказались от практики использования фидерной системы в Черноморском бассейне, однако дислокация украинских портов делает их тупиковыми в регионе — на роль центров дистрибуции могли бы претендовать разве что порты Крыма, обеспечивающие более короткие радиальные коммуникации в бассейне, но по понятным причинам эта роль Крыму сегодня не под силу.

В результате Одесса освоила узкую составляющую трансшипмента — сбор порожнего парка. Это ограничило первоначальные объемы украинского трансшипмента на уровне 10 тыс. TEU — в 10 раз меньше Констанцы за этот же период. Начиная с 2015 г., объемы трансшипмента стали терять оба участника, что вполне объяснимо состоянием глобального контейнерного рынка. При этом перспективы Констанцы как бассейнового центра дистрибуции выглядят выигрышнее ввиду более благоприятных, чем в Одессе, ценовых условий (льготное хранение транзитных контейнеров) и отсутствия внешнеполитических рисков в регионе. Порты Украины в части транзита могут сегодня противопоставить Констанце разве что достаточно развитое сообщение с "Укрзализныцей" и близкое железнодорожное плечо до границ с ЕС, однако этот потенциал пока слабо используется — как известно, на сеть "Укрзализныци" поступает менее 20% контейнерных объемов, вывозимых из украинских портов. Впрочем, специалисты отрасли прогнозируют возобновление роста трансшипмента в Черноморском бассейне в рамках снижения издержек контейнерных сервисов — создания альянсов, переформатирования базовых портов, оптимизации фидерного обслуживания. Наконец, ожидается





повышение спроса на глубоководные перевалочные мощности, способные принимать суда с максимальной для Черного моря осадкой — 20 м (вместимостью от 10 тыс. TEU). Отметим, что суда-десятитысячники (класс "супер-пост-панамакс") уже заходят в акватории Украины, однако не с полной загрузкой. Такие возможности уже обеспечены на двух контейнерных терминалах Одесского порта — "Бруклин-Киев" и "Карантинный мол". Суда класса "пост-панамакс" (6,5 тыс. TEU) могут обрабатываться на двух терминалах Черноморска — в рыбном и торговом портах. Но наиболее перспективным по глубоководности является терминал в морском порту "Южный" — "ТИС-КТ" (оператор — компания "Трансинвестсервис"), где расположен самый длинный контейнерный причал в масштабах Украины — 480 м (с глубиной 15 м и перспективой углубления до 20 м). Что касается перспектив приема судов класса "супер-пост-панамакс" на полную осадку, такой тоннаж требует глубин, отсутствующих пока в украинских акваториях. Правда, МТП "Черноморск" анонсировал программу углубления до 15 м (в перспективе — до 17-ти), что должно было вывести порт за возможности контейнерных терминалов Констанцы, однако эти намерения не дошли даже до предпроектной стадии и критикуются специалистами. Тем не менее, ни МТП "Черноморск", ни Констанца не смогут принять "суперы" с полной загрузкой на свои контейнерные терминалы — такая возможность может быть обеспечена лишь в "Южном" при условии масштабного дноуглубления. Смогла бы принять "суперы" и Констанца, если бы переориентировала под контейнеры свои причалы с 19-метровыми глубинами, где перерабатывается навал, однако следует учесть, что Черноморский регион может получить дополнительный трафик судов вместимостью 5—7 тыс. TEU по остаточному принципу — по мере высвобождения таких судов за счет насыщения мирового рынка "суперами". Такой прогноз поддерживается международными экспертами, как минимум, на среднесрочную перспективу (ближайшие 3—5 лет), достаточно приемлемую для Украины с ее резервом терминального фонда в сфере контейнерной перевалки. На сегодня же все без исключения контейнерные мощности Украины остаются серьезно недозагруженными — наибольший резерв у терминала МТП "Черноморск" (практически 100%) и у "ТИС-КТ" (90%); наименьший — у "Бруклина" (порядка 10%). Правда, при этом все контейнерные операторы за исключением МТП "Черноморск" заметно увеличивают обработку контейнеров — рост по итогам 9 месяцев варьировал от почти двойного ("Бруклин-Киев", "Черноморский рыбный порт") до +14% ("ГПК-Украина"). Исключением стал МТП "Черноморск", перешедший к самостоятельному оперированию терминалом после расторжения договора с частным оператором — здесь объемы поступательно падают: -77% по итогам 2015 г., -14% — за 9 месяцев 2016 г., -35% — по итогам 2016 г. Однако с завершением года контейнерооборот Украины не смог вернуться на уровень даже 2014 г.: рост импорта сдерживает низкая покупательская способность населения, развитие экспорта лимитируется отсутствием свободного оборудования — дефицитом порожних 20-футовых контейнеров. Их завоз линии ставят в последнюю очередь, экономя резервы для букинга 40-футовиков. Кроме того, морские перевозчики нередко срывают уже согласованные объемы погрузки экспортных контейнеров, мотивируя отказ необходимостью резерва для промежуточных портов. По мнению украинских экспортеров, использующих контейнеры и массово сталкивающихся с отказами морских контейнерных линий, сложившееся положение является результатом дисбаланса спроса и предложения в условиях, когда морские контейнерные перевозчики стремятся предельно ужать расходы. Украина могла бы наработать демпфирующие меры, однако подобная работа не проводится — сказыва-

ется многолетнее невнимание государства к сфере международных контейнерных перевозок. Пока же усиливаются отказы линейных перевозчиков принимать под погрузку контейнеры с сельхозпродукцией (прежде всего, масличного ряда) — наиболее массовой сегодня номенклатурной группой украинского контейнерного экспорта. Свою позицию перевозчики поясняют потенциальной опасностью подобных грузов на борту с высокостоимостными грузами и существованием рисков умышленного сокрытия такого категорирования. По мнению специалистов, решением этой проблемы для Украины могло бы стать создание национальной системы фидерных перевозок, однако инициативы по развитию украинского судоходства пока не поддерживаются правительством — напротив, озвучивается курс на привлечение иностранного тоннажа для организации каботажных перевозок. Контейнерный каботаж Украины развивается беспрецедентно высокими темпами — по итогам года объемы здесь повысились в 1,5 раза, приблизившись к 2 тыс. TEU. Иначе складывается ситуация с контейнерным транзитом, где наблюдается устойчивый отток: -40% в 2015 г., -10% по итогам 2016 г. Доминирующие объемы транзита перерабатывает Одесский порт, наиболее ориентированный на железнодорожный вывоз контейнеров. Однако в системе "Укрзализныци" предусмотрен весьма узкий выбор контейнерных поездов, обеспечивающих перевозки транзита портовых направлений — фактически, это "Викинг" и параллельный ему "Зубр". При этом оба поезда имеют практически нулевую транзитную загрузку и перевозят, главным образом, экспортно-импортные грузы. Европейские партнеры "Укрзализныци" неоднократно поднимали вопросы запуска новых транзитных поездов по территории Украины, указывая портовые направления в качестве наиболее востребованных рынком. Однако эти идеи, неоднократно встречавшие публичное одобрение украинской стороны, все еще остаются вне реализации. Импульс контейнерному транзиту могло бы придать участие Украины в проекте "Южный Шелковый путь", но многочисленные переговоры руководства Мининфраструктуры Украины и ПАО "Укрзализныця" с заинтересованными международными участниками остаются слабо результативными — в очередной раз сказывается низкая эффективность инвестиционного курса Украины. Не просматриваются и источники устойчивого роста экспортно-импортной контейнерной перевалки, чему виной неблагоприятные экономические и политические условия в стране, усугубляемые оттягиванием подлинных структурных реформ. Вместе с тем, по оценке участников рынка контейнерной перевалки, Украина как элемент международной системы контейнерных перевозок сохраняет значительный потенциал, который может реализоваться даже при нынешнем состоянии национальной экономики — достаточно было бы улучшения делового и инвестиционного климата в государстве.

АВИАПЕРЕВОЗКИ: ГОД РЕКОРДОВ И ПОТРЯСЕНИЙ

Отрасль авиасообщения, заметно утрачивавшая объемы пассажирских перевозок с начала периода геополитической нестабильности (-20%, или -1,5 млн пасс. за двухлетний период в сравнении с 2013 г.), в завершившемся 2016 г. продемонстрировала беспрецедентные темпы восстановления — так, авиакомпании-резиденты Украины увеличили пассажирские перевозки более чем в 1,3 раза к 2015 г., перевезя более 8,2 млн чел. Для сравнения: по итогам 2015 г. украинские авиаперевозчики снизили объемы на 2,7%; в 2014 г. спад превысил 16%. Особо важным для отрасли является согласованный рост обеих составляющих — международного и внутреннего пассажирского сообщения (на 31% и на 28% соответственно). Годом ранее, в 2015 г., пассажирские перевозки, выполненные украинскими авиакомпаниями в международном сообщении, упали на 2,6%, во внутреннем — на 3,2%. Правда, основной причиной годового роста можно считать низкую базу, сформированную предшествующим двухлетним спадом, однако сказалось и восстановление потребительского спроса на данный вид сообщения. Вместе с тем последний фактор роста все еще остается ограниченным, что учитывают субъекты данного рынка перевозок. Комментируя влияние данных ограничений на деятельность отрасли аэропортового обслуживания, предприятие-лидер в данном сегменте, ГП "МА "Борисполь", указало: "Экономический кризис, падение ВВП, девальвация, снижение покупательской способности населения обусловили падение спроса на авиаперевозки со стороны украинских потребителей; боевые действия, усложнение криминогенной ситуации, запрет полетов в Российскую Федерацию обусловили существенное падение спроса со стороны авиаперевозчиков". С целью преодоления негативных последствий госпредприятие разработало компенсационные мероприятия, имеющие целью привлечение транзитных (международных трансферных) пассажиропотоков. В результате "Борисполь", обеспечивающий свыше 75% совокупного пассажиропотока отечественных аэропортов, увеличил по итогам 2016 г. объем транзита пассажиров почти в 1,5 раза — до 2,3 млн чел. Доля транзита превысила 25% совокупной загрузки аэропорта (против 13% в 2015-м). В целом пассажиропоток через аэропорт составил рекорд в истории предприятия — свыше 8,6 млн чел. (+19% к 2015-му). Столь же важным итогом можно считать массовый рост загрузки региональных аэропортов Украины — здесь прогресс продемонстрировали большинство субъектов за исключением аэропортов "Днепр" и "Ужгород". Кроме того, возобновили работу пять региональных аэропортов — "Черновцы", "Ривне", "Кривой Рог", "Житомир", "Винница".

Однако вразрез позитивной тенденции складывается ситуация в секторе перевозок силами иностранных авиакомпаний — как признало Мининфра-



структуры, присутствие таких перевозчиков на рынке Украины сокращается. Спад данного сегмента зафиксирован уже по итогам 2015 г. (-1% к 2014 г.); за неполный 2016 г. (по итогам 3-х кварталов) объемы упали еще на 1,5%. Вместе с тем зарубежные перевозчики все еще составляют значительную долю воздушного пассажирского трафика Украины — 44% против 56%, приходящихся на долю украинских авиаперевозчиков. Однако зарубежные компании доминируют по количеству субъектов — на авиарынке Украины они представлены 28 перевозчиками против 10-ти украинских (в сегменте регулярных пассажирских перевозок). Данный факт подтверждает высокую концентрацию рынка, обеспечиваемого отечественными авиакомпаниями — на долю пяти ведущих представителей ("МАУ", "Азур Эйр Украина", "Роза ветров", "ЯнЭйр", "Атласджет Украина") приходится свыше 90% объемов совокупного пассажиропотока украинских авиакомпаний. Комментируя соблюдение в отрасли законодательства о защите экономической конкуренции, АМКУ заявил: "Рынки авиационных перевозок складываются из отдельных рынков (внутренние авиаперевозки, международные авиаперевозки, наземное обслуживание и пр.), и на каждом имеются проблемные вопросы, часть из которых может входить в полномочия Комитета, а часть выходит за их границы и должна решаться иными органами власти". В частности, АМКУ констатировал проблемы с доступом хозяйствующих субъектов в сферу наземного обслуживания в аэропортах (ввиду отсутствия нормативно-правовой базы, устанавливающей прозрачные и объективные критерии недискриминационного доступа); выявлены проблемы и на самом рынке воздушных перевозок. Так, по оценке АМКУ, разрешения на осуществление регулярных внутренних перевозок имеют 37 авиакомпаний, тогда как, фактически, работают лишь 5 субъектов. Это приводит к снижению уровня конкуренции на рынке, что противоречит директивам ЕС, отмечает Комитет. АМКУ признал необходимость изучения конкурентных аспектов для нескольких основных направлений работы рынка воздушных перевозок: предоставление аэропортами скидок к сборам за обслуживание воздушных судов и пассажиров; распределение аэропортами временных интервалов (слотов) вылета/прилета для рейсов отдельных авиакомпаний; допуск хозяйствующих субъектов на рынки наземного обслуживания; предоставление/аннулирование Госавиаслужбой Украины прав на эксплуатацию частот для выполнения международных рейсов. Комитет также пообещал проверку обоснованности тарифов на предоставление услуг автоматического бронирования авиабилетов. Однако результаты подобной работы до конца года не были обнародованы; не выработаны также рекомендации АМКУ по корректировке соответствующей нормативной базы. Фактически, это означает перенос проблем на нынешний год и далее, поскольку с дальнейшим оживлением рынка авиаперевозок интерес бизнеса к данной сфере будет усиливаться. Осталась открытой и проблема недискриминационного доступа перевозчиков на рынок воздушных перевозок страны — как известно, правительство инициировало внедрение нового порядка предоставления и аннулирования прав на эксплуатацию воздушных линий, ограничивающего перевозчиков-претендентов по структуре капитала (требуется, чтобы не менее 50% капитала принадлежало украинским резидентам). Кроме того, доступ к международным перевозкам увязывается с выполнением внутренних. Данные условия были расценены рынком как дискриминационные для бизнеса и противоречащие международным обязательствам Украины в сфере воздушных перевозок. Вместе с тем Мининфраструктуры решительно настроено на развитие внутреннего рынка авиасообщения как приоритетного, что вполне объяснимо с учетом



незначительной доли этого сегмента (по итогам 2016 г. удельный вес внутреннего сообщения в авиаперевозках компаний Украины — менее 10%).

Более продуктивными выглядят итоги либерализации условий внешнего рынка воздушных перевозок, где Украина за год добилась целого ряда достижений (в т.ч. на важных для отечественных перевозчиков зарубежных направлениях). Так, Украина и Турция договорились о расширении двустороннего авиасообщения (в т.ч. о снятии ограничений на двусторонние грузовые перевозки воздушным транспортом); достигнута договоренность с рядом стран (Литва, Армения) о взаимном снятии ограничений на воздушные перевозки. Стратегическим для Украины стал выход госкомпании-перевозчика "Авиалинии Антонова" на воздушный рынок США — такая возможность обеспечена в рамках межправительственного соглашения Украины и США о либерализации рынка воздушных перевозок (о предоставлении Украине режима "открытое небо"). Напомним, данное соглашение вступило в силу в январе 2016 г. Документ предусматривает, в частности, снятие ограничений на выбор пунктов отправления/прибытия для перевозчиков; право перевозчиков дополнительно набирать объемы пассажиропотока и грузов за счет третьих стран; право авиакомпаний самостоятельно осуществлять наземное обслуживание в аэропорту. Кроме того, Украина продолжает продвигать идею "открытого неба" в сообщении с Европой — как известно, соответствующее соглашение сторон в формате Украина—ЕС сторонами уже парафировано, однако его окончательное подписание откладывается. Официальная причина оттяжек, заявленная Евросоюзом — незавершенность процесса внутреннего согласования редакции определения понятия "территория" в контексте вопроса Гибралтара (проблема взаимоотношений Великобритании и Испании). По оценке руководства Мининфраструктуры, фактически, имеет место нежелание Европы открывать собственный воздушный рынок для украинских перевозчиков, однако в конце года глава Мининфраструктуры Владимир Омелян выразил готовность усилить активность на данном направлении международной работы. "Мной было принято решение лично провести консультации с официальным Мадридом и Лондоном для того, чтобы четко понять и четко донести мессиджи со стороны Украины, что это соглашение давно уже переросло формат технического и приобрело политическое звучание. Как и вопрос предоставления Украине безвизового режима, вопрос открытого неба между Украиной и ЕС является чрезвычайно острым", — заявил министр. Как подтвердил В. Омелян, Украина рассчитывает на ближайшее возобновление международных консультаций по данному вопросу с тем, чтобы уже в 2017 г. выйти на реализацию режима "открытого неба". Безусловно, для отрасли воздушного сообщения, практически безбарьерной для технического выхода на международные рынки, данный шаг будет судьбоносным.

АВТОДОРОЖНАЯ ОТРАСЛЬ: ПЕРЕМЕНЫ ОТКЛАДЫВАЮТСЯ

В сфере автодорожной инфраструктуры по итогам года отмечен ряд подвижек, нацеленных, главным образом, на отдаленный позитивный результат — в частности, на результативность 2018 г., к которому отнесена ключевая инициатива государства по созданию целевого дорожного фонда как инструмента финансирования отрасли. Эта новация, а также децентрализация управления автодорожными фондами (передача части фондов в распоряжение региональных властей) составили ядро законодательных изменений, касающихся автодорожной сферы и утвержденных в 2016 г. Очевидно, эффект от этих нововведений скажется не ранее среднесрочной перспективы, тогда как нынешнее состояние автодорожной отрасли остается сложным. Так, объем финансирования отрасли в прошедшем году составил 15,2 млрд грн. — в 1,3 раза больше, чем в 2015 г., однако отрасль остается серьезно недофинансируемой — как констатировал парламент, уровень финансирования дорожных работ за последние 10 лет составил 14—34% от научно обоснованной минимальной необходимой потребности. Существенно недофинансируются даже первоочередные работы, связанные с текущим ремонтом и эксплуатационным содержанием дорог, — в частности, за последние 7 лет финансирование в данном сегменте варьировало в диапазоне 18—36% от нормативно необходимого объема. Последний оценивается сегодня на уровне $400 млн ежегодно, тогда как объем расходов в 2016 г. не превысил $250 млн. За год удалось отремонтировать 816 км автотрасс, еще на 0,7 тыс. км уложено защитное покрытие. Соответственно, этими видами ремонтов охвачено менее 3% совокупной протяженности автодорог общегосударственного значения. "Ямочный" ремонт, наиболее облегченный, выполнен в объеме 9 млн кв. м, тогда как весной, накануне сезона основных ремонтных работ, правительство анонсировало отказ от этого вида ремонтных работ в пользу более глубокого и комплексного восстановления автодорожной инфраструктуры (в т.ч капремонта).

Дефицит финансирования отрасли частично удалось восполнить за счет реструктуризации долгов Укравтодора, превысивших к началу 2016 г. 44 млрд грн. Начальные планы направить на обслуживание долгов порядка 40% годового бюджета госкомпании удалось частично скорректировать за счет реструктуризации, и высвобожденные $60 млн были направлены на целевые нужды — выполнение ремонтно-восстановительных работ в автодорожной сфере. Однако без движения остается ключевая и наиболее затратная составляющая функционирования автодорожной отрасли — развитие инфраструктуры за счет строительства новых автотрасс. В 2015 г. объемы здесь были нулевыми; та же ситуация сохранилась в 2016 г. Реализация этого направления в про-





шедшем году ограничилась анонсами Укравтодора о подготовке проектов развития сообщения с Польшей и Венгрией.

Наиболее результативным направлением годовой работы отрасли можно считать фискальное — правительству удалось изыскать дополнительный источник пополнения госбюджета за счет штрафов за нарушения габаритно-весовых норм. Этот проект позволил аккумулировать свыше 67 млн грн., причем масштабы контроля обещают расшириться за счет закупок дополнительного парка передвижных габаритно-весовых комплексов (ГВК). В планах Мининфраструктуры фигурировала закупка до конца 2016 г. 70 ед. такого оборудования (с использованием технической помощи ЕС), однако этот проект пока остается без движения. По оценке правительства, пополнение позволит перекрыть пунктами контроля практически все ключевые направления грузового трафика с наиболее интенсивными разрушающими воздействиями на автодорожное полотно. В целом задача сохранности автодорожной инфраструктуры становится все более острой с учетом предельного износа данных фондов — как констатировало правительство, ремонта требуют 97% автодорожной сети страны. Более 90% сети не подвергалось ремонту свыше 30 лет; порядка 40% дорог не соответствуют требованиям прочности, свыше 50% — требованиям гладкости. Неотложного ремонта требуют более 1,8 тыс. искусственных сооружений автодорожной инфраструктуры (более 10% их общего количества в стране). О критическом состоянии в автодорожной отрасли заявил Всемирный банк, оценивший потери Украины ввиду плохого состояния автодорог на уровне 3—4% ВВП ежегодно. Банк отметил также несоответствие нагрузочной способности дорог современным нормативам и фактическим нагрузкам: около 74% автомобильных дорог рассчитаны на нагрузку не более 6 т на ось (общая масса транспортного средства — не более 24 т), тогда как разрешенный вес загруженных автотягачей составляет 40 т, а фактический достигает 60—130 т. Ежегодный ущерб автодорожной отрасли страны в виде разрушения дорожного фонда Всемирный банк оценил на уровне $80 млн.

Еще один проблемный аспект отрасли указало Мининфраструктуры, оценив отставание технического состояния дорожных фондов от среднеевропейских стандартов. Так, по оценке ведомства, на сегодня соответствуют европейскому уровню лишь 2% протяженности магистральной сети государства. Твердое покрытие имеют менее 80% автодорог в стране, при этом качественное, с точки зрения использованных материалов, покрытие (асфальт, бетон) имеют лишь порядка трети данных автотрасс. Усредненный показатель долговечности дорог не превышает 10 лет. Столь низкий уровень качества фондов неизбежно влечет за собой тяжкие последствия в виде высокого уровня аварийности. Так, в 2015 г. на автодорогах страны погибли почти 5 тыс. чел.; по итогам 2016 г. этот показатель удалось снизить на 17,3%, однако итог составил неприемлемо высокую величину — более 4 тыс. чел. По оценке Мининфраструктуры, уровень смертности на автотрассах в 2 раза выше, чем в ЕС, однако стоит отметить, что из будущего автодорожного фонда лишь 5% планируется направить непосредственно на повышение безопасности транспортного сообщения — соответствующий план анонсировало министерство в конце года. Подобные решения, планируемые без широких общественных обсуждений и на фоне усиления фискального курса государства, чреваты, как минимум, консервацией сегодняшних проблем в автодорожном хозяйстве.

КАТКЕВИЧ Галина

"Инфраструктурный день" в украинском парламенте — попытка № 3

В 2016 г. Верховная Рада Украины заложила новую традицию — проведение тематических дней в парламенте, когда парламентарии рассматривают законопроекты, регулирующие определенную сферу деятельности украинского социума. Одной из таких тем является развитие инфраструктуры: предыдущий "Инфраструктурный день" в ВР прошел 17 ноября 2016 г., когда на рассмотрение народным избранникам было представлено 11 законопроектов, касающихся регулирования сферы транспорта, логистики и таможенного дела (см. "Транспорт" № 11 (935), ноябрь 2016 г.).





Следует отметить, что в 2016 г. решимость народных избранников в отношении реформирования инфраструктурной сферы оказалась довольно слабой: депутатам удалось рассмотреть всего 5 из включенных в повестку дня пятой сессии ВР 11 законопроектов. Причем окончательно приняты были только 3 из них — о реформе в сфере управления автомобильными дорогами, о создании в Украине Дорожного фонда и о внесении соответствующих изменений в Бюджетный кодекс. Но и здесь депутаты были не очень решительны: вступление в силу принятых законопроектов, вопреки предложенным авторами срокам, было перенесено на год — с 1 января 2017 г. на 1 января 2018 г. В отношении же оставшихся двух законопроектов, рассмотренных ВР в ноябре 2016 г., депутаты оказались вовсе не готовы к решительным действиям. Законопроект относительно внедрения системы электронного учета и оплаты за проезд в пассажирском транспорте ВР утвердила только в первом чтении, а законопроект относительно внедрения ответственности за перегруз фур вообще был отправлен на повторное первое чтение.

Через месяц депутаты попытались провести второй раунд "Инфраструктурного дня", внеся в повестку дня очередного пленарного заседания транспортные законопроекты. Однако данная попытка так и осталась на уровне декларации — ни один из проектов так и не был рассмотрен. И вот в середине января 2017 г. второй "Инфраструктурный день" в стенах ВР все-таки состоялся. Рассмотрим его итоги более подробно.

17 января 2017 г. народными депутатами были рассмотрены 7 инфраструктурных законопроектов, из которых: 1 законопроект — № 4121 "О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины относительно внедрения автоматизированной системы учета оплаты проезда в городском пассажирском транспорте" — принят в окончательном чтении; 4 законопроекта — № 4046а "О Государственной программе авиационной безопасности гражданской авиации", № 4647 "О внесении изменений в Закон Украины "Об автомобильных дорогах" (относительно автомобильных дорог оборонного значения), № 4644 "О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины относительно приведения их в соответствие с законодательством Европейского Союза в сфере перевозки опасных грузов" и № 2712 "О внесении изменений в "Кодекс торгового мореплавания Украины" (относительно содействия развитию судоходства в Украине), — приняты в первом чтении; и 2 законопроекта — 2713 и 2713-д "О внесении изменений в Таможенный кодекс Украины (относительно содействия развитию судоходства в Украине), — депутаты отклонили (несмотря на заверения авторов законопроектов в из системной связи с законопроектом № 2712). Но обо всем по порядку.

ВНЕДРЕНИЕ ЭЛЕКТРОННОГО БИЛЕТА

Как уже сообщалось выше, законопроект № 4121 "О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины относительно внедрения автоматизированной системы учета оплаты проезда в городском пассажирском транспорте" был принят депутатами в первом чтении еще 17 ноября 2016 г.

Как отметил И. Васюник, представляя депутатам данный законопроект, во время подготовки законопроекта ко второму чтению были учтены предложенные поправки относительно:

оставления размера штрафа за безбилетный проезд в городском пассажирском транспорте в существующем размере;

учета перспективы внедрения "электронных билетов" не только в городском пассажирском транспорте, но и в пригородном пассажирском транспорте;

уточнения полномочий огранов местного самоуправления и КМУ;

обязательности обеспечения льготников электронными билетами на безвозмездной основе.

Сам законопроект направлен на создание условий для внедрения автоматизированной системы учета предоставленных транспортных услуг в городском пассажирском транспорте. Это обеспечит множество экономических преимуществ. Так, электронный учет пассажиропотока на маршрутах общественного транспорта позволит оценить реальный оборот средств в данной сфере, эффективно планировать маршруты и графики пассажирских перевозок и, соответственно, оценить обоснованность тарифов на перевозки, внедрять и поддерживать гибкую систему тарифов, создать возможности для обновления автопарка перевозчика. Кроме того, система обеспечит возможность удобной, быстрой оплаты и контроля оплаты проезда, прозрачности расчетов перевозчиков, в том числе по возмещению расходов на перевозку пассажиров льготных категорий, значительно повлияет на улучшение безопасности перевозок (водители не будут осуществлять продажу билетов, а будут следить за ситуацией на дороге), а также уменьшит время задержки общественного транспорта на остановках.

В случае подписания Закона Президентом он вступит в силу через 3 месяца со дня его опубликования.

Как отметил, комментируя принятие данного законопроекта, депутат от фракции "Объединение "Самопомощь" Р. Семенуха, "очень знаково и важно, что сегодня ВР начинает свою работу именно с закона, который вводит одну из немногих, но настоящих, реформ, реформу, которую почувствует практически каждый украинец, а экономический эффект получит каждый муниципальный бюджет, который внедрит эту реформу. Но обращаю внимание, что закон не обязывает муниципалитеты, но дает право по внедрению единого электронного билета для проезда в

муниципальном транспорте". "Это окончание эры унижения людей, которые всей своей жизнью, трудом заслужили льготный проезд. Потому что очень часто сегодня такие люди страдают от унижения, от кондукторов, от горе-водителей", — добавил он.

Министр инфраструктуры В. Омелян, комментируя принятие данного закона, отметил, что электронный билет теперь заработает в ряде городов и областей Украины: "Это — удобство для пассажиров, увеличение поступлений в местные бюджеты, которые можно направить на развитие транспорта на местах. Это — борьба с коррупцией и вывод миллионов гривен, которыми граждане рассчитываются в транспорте, в прозрачную плоскость".

В тот же день — 17 января 2017 г. — Приватбанк решил не дожидаться законодательного урегулирования данной сферы общественной жизни и запустил во Львове первый в Украине пилотный проект оплаты проезда в городском транспорте посредством электронного билета.

Теперь пассажиры на трамвайном маршруте № 8 могут оплачивать проезд через смартфон. Для этого необходимо загрузить мобильное приложение Privat24 и отсканировать QR-код, который изображен на специальных стикерах в трамвае или на остановке транспорта. Во время поездки оплаченный билет нужно будет "закомпостировать" прямо в смартфоне и предъявить кондуктору или контролеру.

Как отметили в Приватбанке, преимущество технологии заключается в отсутствии значительных затрат на инфраструктуру и модернизацию городского транспорта, а новая технология электронного билета может быть запущена в системе городского транспорта любого из городов за 1—2 дня, так как не требует установки в транспорте дополнительного оборудования для считывания карт или верификации пассажиров. АТП достаточно разместить стикеры с QR-кодом в салоне или на остановках транспорта и провести тренинги для контролеров по использованию нового вида билетов.

БЕЗОПАСНОСТЬ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

17 января 2017 г. в числе прочих депутаты поддержали законопроект № 4046а "О Государственной программе авиационной безопасности гражданской авиации" авторства КМУ.

Как отмечают авторы законопроекта в пояснительной записке к нему: "Присоединившись к Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 г.), Украина взяла на себя обязательства по созданию необходимых условий для безопасного и эффективного выполнения полетов в соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО". В частности, указанные обязательства предусматривают внесение своевременных соответствующих изменений в национальное законодательство в сфере авиации. А действующая редакция Госпрограммы авиабезопасности гражданской авиации с момента принятия в 2003 г. не претерпела каких-либо значительных изменений, несмотря на то, что они в этот период были внесены в международные стандарты и рекомендуемую практику по защите гражданской авиации от актов незаконного вмешательства. Кроме этого, в Госпрограмме необходимо отразить изменения в нормах украинского законодательства, которые произошли с принятием новой редакции Воздушного кодекса Украины. Необходимость внесения изменений в Госпрограмму также отмечалась в отчетах о результатах аудитов международных организаций — Международной организации гражданской авиации, Европейской конференции гражданской авиации, Европейской организации по безопасности аэронавигации.

Авторы законопроекта особо подчеркивают, что невыполнение взятых на себя обязательств приведет к потере доверия международного авиационного сообщества к Украине, что в свою очередь негативно скажется на отрасли гражданской авиации страны.

Народным избранникам законопроект представил министр инфраструктуры Украины В. Омелян. Он отметил, что законопроектом вносятся изменения в Воздушный кодекс Украины, Закон Украины "О Службе безопасности Украины" и Закон Украины "Об оперативно-розыскной деятельности", а сама государственная программа изложена в новой редакции. Основными задачами законопроекта являются распределение обязанностей между органами, обеспечивающими выполнение программы, установление правил выработки и применения мер по обеспечению авиационной безопасности пассажиров, авиаперсонала и персонала, задействованного в авиационной деятельности, воздушных судов, имущества, перевозимого воздушными судами, объектов и субъектов авиационной деятельности. "Этот закон также крайне важен с учетом того, что в этом году Украину ждет очередная проверка со стороны ИКАО", — подчеркнул В. Омелян.

Как подчеркнул депутат от "БПП" А. Урбанский, данный законопроект способствует развитию украинской авиационной отрасли, а его имплементация является очень важной составной частью для развития.

Выступления сторонников законопроекта не вызвали возражений в депутатской среде, и он был принят в первом чтении 245 голосами.

БЕЗОПАСНОСТЬ ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

В ходе "Инфраструктурного дня" 17 января украинским парламентариям был представлен еще один правительственный законопроект — № 4644 "О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины относительно приведения их в соответствие с законодательством Европейского Союза в сфере перевозки опасных грузов".



"Перевозки опасных грузов автомобильным, железнодорожным и речным транспортом и во взаимодействии между собой несут значительный риск наступления аварийных случаев и причинения вреда окружающей среде. В связи с чем необходимо принять меры для обеспечения безопасности перевозок такого рода. Для обеспечения надлежащего уровня безопасности мы должны привести условия перевозок опасных грузов к европейскому уровню, в частности относительно наличия и соответствия норм касательно функций, обязанностей и ответственности Уполномоченного по вопросам безопасности перевозок опасных грузов, консультанта, советника и других участников загрузки, разгрузки, перегрузки, взаимодействия с другими видами транспорта, обеспечения транспортной отрасли квалифицированным персоналом, использования подвижного состава с повышенным уровнем безопасности к конструкции", — подчеркнул министр инфраструктуры В. Омелян в своем выступлении перед народными депутатами.

"Это важный и необходимый законопроект, так как направлен на выполнение плана мероприятий по имплементации соглашения об ассоциации между Украиной и ЕС, в частности Директивы 68 ЕС Европейского Парламента и Совета по внутренним перевозкам опасных грузов, требований Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов, Регламента международных перевозок опасных грузов по железной дороге, Европейского соглашения о международных перевозках опасных грузов по внутренним водным путям", — поддержал законопроект руководитель Транспортного комитета ВР Я. Дубневич.

Доводы выступающих оказались достаточно вескими для народных избранников и законопроект был принят в первом чтении — его поддержали 236 депутатов.

ДОРОГИ ОБОРОННОГО ЗНАЧЕНИЯ

Законопроект № 4647 "О внесении изменений в Закон Украины "Об автомобильных дорогах" (относительно автомобильных дорог оборонного значения) также был разработан КМУ и представлен народным депутатам министром инфраструктуры В. Омеляном.

Суть законопроекта, по словам министра, состоит в предложении дополнить Закон Украины "Об автомобильных дорогах" новой статьей, в которой дать определение понятия "автомобильные дороги оборонного значения", установить порядок отнесения автомобильных дорог к "автомобильным дорогам оборонного значения" и их использования. Целью же законопроекта было задекларировано повышение обороноспособности украинского государства при введении правового режима военного положения и обеспечение технического прикрытия автомобильных дорог оборонного значения в период действия военного положения.

"Этот законопроект является крайне важным для безопасности страны и сохранения дорожного хозяйства, особенно в то время, когда на востоке Украины проводится антитеррористическая операция", — отметил руководитель Транспортного комитета ВР Я. Дубневич.

Данный законопроект в отличие от предыдущего не был единодушно воспринят парламентариями, хотя их претензии и не носили принципиального характера. Замечания к законопроекту озвучил депутат от фракции "Батькивщина" С. Евтушок: "Мы считаем, что можно голосовать данный законопроект только в первом чтении. Замечания какие? Именно не определены основания для принятия правительством решения об отнесении дорог к дорогам оборонного значения. Проект не предусматривает возможности периодического пересмотра перечня дорог оборонного значения и порядка возмещения убытков собственникам автодорог, причиненных в результате осуществления мер правового режима военного положения. Фракция будет голосовать только за основу".

Его мнение раздели 237 депутатов, которые приняли данный проект в первом чтении.

РАЗВИТИЕ СУДОХОДСТВА

Схожее с предыдущим обсуждение развернулось и вокруг законопроекта № 2712 "О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Украины (относительно содействия развитию судоходства в Украине)". В целом законопроект получил значительную поддержку у зала, но вместе с тем вызвал опасения у определенной части аудитории.

Так, представляя законопроект парламентариям, депутат А. Урбанский отметил, что предлагаемыми изменениями в Кодекс торгового мореплавания Украины (предоставлением права физлицам-судовладельцам осуществлять плавание по внутренним водным путям под флагом Украины и отменой необходимости получения отдельного разрешения на каботажные перевозки судами, находящимися под иностранным флагом) будет дан толчок для начала масштабной государственной кампании по восстановлению судоходства и грузоперевозок по Днепру, Днестру и Южному Бугу. "За счет развития реки будут создаваться новые рабочие места. За счет развития реки будут наполняться государственный и местные бюджеты. Например, самая длинная река в мире Амазонка ежегодно наполняет бюджет 5 стран $4 млрд. Наш Днепр является третьей рекой по длине в Европе", — подчеркнул выступающий, отметив, что предложенный законопроект является дерегуляционным и антикоррупционным.

Это утверждение поддержал и глава Транспортного комитета ВР Я. Дубневич, отметив, что предоставление иностранным судам возможности выполнения каботажных перевозок в Украине, в свою очередь, будет способствовать привлечению значительного объема

иностранных инвестиций в развитие судоходства Украины, дополнительных поступлений в государственный и местные бюджеты от регистрации судов и осуществления хозяйственной деятельности инвесторами.

"В каждой европейской стране речные перевозки обслуживают гораздо больший транспортный поток, чем дороги и все остальное... Поэтому, считаю, сегодня нужно немедленно поддержать этот законопроект. Дать возможность развития нашего речного транспорта, дать возможность нашим судоходным и судоремонтным предприятиям иметь работу для того, чтобы снова создавать рабочие места, строить баржи, строить корабли, и мы имели развитую страну в транспортном порядке", — выступил в поддержку законопроекта Б. Розенблат.

"Действующие нормы создают серьезный барьер для привлечения иностранных инвесторов на рынок отечественного судоходства. Данный законопроект предотвращает чрезмерную регуляцию нашего рынка, убирает много различного рода разрешений, препятствующих быстрой работе у нас на реке, и, вообще, открывает дорогу для того, чтобы наша река могла перевозить как минимум четвертую часть тех грузов, которые сейчас есть и перевозятся по автомобильным дорогам Украины", — отметил депутат от "Народного фронта" Е. Корчик.

Однако нашлись и критики данной законотворческой инициативы. Так, А. Вадатурский квалифицировал предлагаемые изменения как попытку "реально легализовать офшоры внутри страны". "Мы поставим точку на судостроении. У нас 9 заводов, на которых еще осталось работать 20 тыс. человек. Сегодня мы потеряем восстановление украинского флота. Кто будет платить налоги, кто будет платить акциз на топливо, которое будет использоваться на реках? Нужно сделать реку привлекательной и тогда самим загрузить судостроительные заводы, которые восстановят наш украинский флот", — утверждал депутат.

Однако депутаты все-таки поддержали выставленный на голосование законопроект 234 голосами.

Вместе с тем законопроекты 2713 и 2713-д, по утверждению их авторов системно связанные с законопроектом № 2712 и предлагающие внести изменения в Таможенный кодекс Украины относительно временного — до 1 января 2022 г. — освобождения от обложения таможенными платежами ввоза в Украину морских речных судов, парламентарии отклонили.

Председатель ВР А. Парубий охарактеризовал 17 января как "тяжелый, но очень плодотворный день". "Мы сегодня смогли провести огромное количество важных законопроектов", — отметил он, закрывая пленарное заседание. Надеемся, что "Инфраструктурные дни" в украинском парламенте станут регулярными и позволят кардинально изменить ситуацию в транспортной отрасли Украины в лучшую сторону.

ЗИНЧЕНКО Ольга



Мининфраструктуры подключилось к совершенствованию Среднесрочного плана приоритетных действий правительства до 2020 г.

18.01.2017 г. в Министерстве инфраструктуры Украины состоялась встреча с представителями общественности для обсуждения проекта Среднесрочного плана приоритетных действий правительства до 2020 г., на которой рассматривался ряд дополнений и предложений к проекту относительно развития всех сфер транспортной отрасли.

В части автомобильных перевозок, заместитель директора департамента транспортной политики Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Украины (АсМАП) Константин Коваленко обратил внимание на несколько вопросов: либерализация перевозок и расширение географии перевозок, в частности с Китаем.

"У нас есть два глобальных вопроса — либерализация перевозок, а именно безразрешительная (бездозвільна) система с рядом европейских стран, которые ограничивают квоты договоров, в итоге перевозчики не могут в эти страны поехать. Кроме того, этот же вопрос касается расширения географии, в частности подписания соглашения с китайской стороной, а также в целом либерализации перевозок с европейскими странами, потому как, подписывая Соглашение об ассоциации, Украина и страны ЕС задекларировали, что в перспективе будет подписано соглашение о взаимном освобождении от разрешения на перевозки, но нет конкретных сроков по этому вопросу", — отметил К. Коваленко.

Советник министра инфраструктуры Виктор Сасин отметил, что поддержал данное предложение и пообещал, что в дальнейшем министерство будет работать над этим. При этом представители Мининфраструктуры отметили, что на сегодняшний день ведомство готово работать над проектом соглашения с Китаем, но пока нет перевода данного соглашения. В свою очередь АсМАП пообещал предоставить перевод в ближайшее время.

Кроме того, в ведомстве отметили, что есть страны, которые идут на частичную либерализацию, а есть страны, которые не идут на частичную либерализацию.

"Например, что касается Венгрии, то это тупиковая ветвь, не будет в ближайшее время либерализации перевозок с Венгрией. Пока только надемся на запуск в конце февраля контрейлерного поезда, о котором мы тоже говорили более 20 лет назад", — отметили в Мининфраструктуры.

Участники встречи обсудили введение стандарта Евро-6 в Украине и согласились, что на сегодняшний день страна не готова к ведению этих стандартов. Напомним, что в ВР зарегистрирован законопроект № 5624 "О некоторых вопросах ввоза на таможенную территорию Украины и регистрации транспортных средств" относительно усиления адаптационной способности и поэтапного введения в Украине международных экологических требований к транспортным средствам, который откладывает внедрение стандартов Евро-6 с 2018 г. до 2020 г.

Что касается 21 пункта плана "Развитие транзитного потенциала и интеграция Украины в международную транспортную систему", председатель Общественного совета при Мининфраструктуры Владимир Севрюков спросил, за счет чего будет выполнен план увеличения транзитных перевозок.

"Только подписанием соглашений вопрос решен не будет. Для того чтобы в Украине увеличился транзит, нужно принимать и другие действия. Где у нас главная проблема? Первое — это время пересечения территории Украины, с чего это время начинается? С таможни. Тут вопрос не решен, и в плане правительства нет ни одного пункта по этому вопросу. Второе — тарифная политика, которая сейчас совсем в министерстве не координируется", — обратил внимание В. Севрюков.

Кроме того, по словам председателя Общественного совета, в части ж/д перевозок есть пункт, предусматривающий создание Транзитного совета и обеспечение его деятельности. "А что это означает — обеспечение деятельности Транзитного совета на 2017 г.? Более того, Транзитный совет создан еще в ноябре 2016 г., на сегодня он должен уже действовать… Может уже следует вернуться к вопросу создания Нацкомисии по формированию тарифной политики?" — уточнил В. Севрюков.

В Мининфраструктуры отметили, что министерство стало инициатором создания Транзитного совета под председательством Первого вице-премьер-министра — министра экономического развития и торговли Степана Кубива, и для того, чтобы он начал действовать, необходимо утвердить положение о Транзитном совете. "На сегодняшний день уточняется состав Транзитного совета, далее должно быть отработано составом положение о Транзитном совете", — сообщили в Мининфрасруктуры, добавив, что нужно расписать более детально, чем должен заниматься совет.

Исполнительный директор Общественного союза "Украинская авиатранспортная ассоциация" Николай Щербина отметил, что в авиации, помимо транзита грузов, существует и транзит пассажиров, при этом в

Среднесрочном плане правительства речь идет только о грузах. Кроме того, он отметил, что для транзита в авиации не так важно Соглашение об ассоциации, а большее значение имеют соглашения со Средней Азией, Азией и Африкой.

"Именно оттуда мы должны забирать пассажиров и везти их в Европу… Потому предлагаю внести поправки и проводить переговоры с этими странами", — отметил Н. Щербина.

Также эксперт предложил объединить подпункт 10 "Разработка и представление КМУ проекта распоряжения Президента Украины о полномочиях министра инфраструктуры Владимира Омеляна на подписание Соглашения между Украиной и ЕС об Общем авиационном пространстве" и подпункта 11 "Подписание Соглашения между Украиной и ЕС об Общем авиационном пространстве". "Это выглядит так, словно министр инфраструктуры боится, что Соглашение между Украиной и ЕС об Общем авиационном пространстве будет подписано без него", — сообщил Н. Щербина.

Что касается пункта 22 "Реформирование железнодорожного транспорта", члены Общественного совета сошлись во мнении, что еще до рассмотрения Среднесрочного плана правительства ведомство начало реформирование.

"Независимо от того, что написано в планах правительства, мы очень привязаны к законам, но все же мы вышли с инициативой, что реформирование необходимо начинать осуществлять до принятия законов. Мало того, можно выходить с предложениями по тарифной политике", — отметили члены Общественного совета и добавили, что "Укрзализныця" должна в ближайшем будущем предоставить стратегический план ведомства.

Свои предложения к Среднесрочному плану приоритетных действий правительства до 2020 г. представила Федерация работодателей транспорта Украины (ФРТУ).

В части дорожного транспорта и автомобильных перевозок ФРТУ были внесены предложения, направленные на либерализацию и дерегулирование рынка автобусных перевозок. Так, ФРТУ считает, что необходимо разработать и внедрить новые подходы к лицензированию, а именно к порядку выдачи и изъятия лицензий с учетом требований европейских регламентов.

В добавок в ФРТУ обратили внимание на тот факт, что принятие ВР законопроекта "О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины в сфере автомобильного транспорта с целью приведения их в соответствие с актами ЕС" в части европейского подхода к допуску на рынок перевозок позволит решить ряд проблем в транспортном секторе. По словам представителей ФРТУ, именно введение европейского подхода в этой сфере позволит решить проблемы допуска для работы на автомобильный рынок перевозок, формирования сети регулярного автобусного сообщения, обеспечения предоставления услуг пассажирским автомобильным транспортом льготным категориям населения. Более того, законопроект упростит создание рынка автостанционных услуг и либерализацию отношений между перевозчиками и субъектами хозяйствования, осуществляющими автостанционную деятельность, путем отмены государственного регулирования этих отношений.

Вместе с тем ФРТУ обозначила ряд мер и предложений, необходимых для включения в Среднесрочный план правительства в авиационной отрасли. Так, представители ФРТУ отмечают, что основная цель этих мер — приведение законодательства Украины в соответствие с положениями Конституции Украины, Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г.

Кроме того, в предложениях ФРТУ, в частности, говорилось о необходимости:

— принятия необходимых нормативно-правовых актов (НПА) для функционирования интермодальных перевозок, а также внедрения технических возможностей для беспрепятственного функционирования таких перевозок (в частности сочетание авиационных и железнодорожных перевозок, авиационных и автомобильных перевозок);

— принятия НПА по урегулированию на госуровне обязанностей в части сообщения пассажирами, следующими в/из/через Украину воздушным или другими видами транспорта, своих паспортных и контактных данных;

— принятия НПА по предоставлению аэропортам возможности самостоятельно управлять имуществом, находящимся у них на балансе;

— достижения режима "открытого неба" со странами СНГ, Ближнего Востока, Азии и Африки для развития Украины как транзитного государства;

— либерализации рынка авиационных перевозок с ЕС с одновременной либерализацией рынка авиационных перевозок со странами СНГ, Ближнего Востока, Азии и Африки, дальнейшего технического и технологического совершенствования аэронавигационной системы Украины, повышения эффективности пропускной способности воздушного пространства Украины в пределах ее ответственности перед ICAO;

— разработки законопроекта о внесении изменений в Налоговый кодекс Украины и другие нормативно-правовые акты Украины для урегулирования вопроса взимания сборов за каждого пассажира, который улетает из аэропорта Украины, и за каждую тонну груза, который отправляется или прибывает в аэропорт Украины, в пользу Государственного специализированного фонда финансирования общегосударственных расходов на авиационную деятельность и участие Украины в международных авиационных организациях.

В ФРТУ отмечают, что принятие всех этих шагов будет способствовать увеличению доходной части госбюджета, привлечению инвестиций и экономическому росту, а также обеспечит необходимый уровень безопасности перевозок и оперативное направление средств на развитие инфраструктуры аэропортов.

РОСЛИК Инна



Состоялось общее собрание Ассоциации "УКРВНЕШТРАНС"

21.12.2016 г. состоялось общее собрание Ассоциации транспортно-экспедиторских и логистических организаций Украины "УКРВНЕШТРАНС". В ходе собрания были рассмотрены приоритетные направления деятельности Ассоциации, утверждены годовые отчеты за 2016 г., а также организационные вопросы деятельности Ассоциации "УКРВНЕШТРАНС".



О ПРИОРИТЕТАХ АССОЦИАЦИИ И ПРОДЕЛАННОЙ РАБОТЕ

Как следует из отчета исполнительного органа Ассоциации "УКРВНЕШТРАНС" о работе в 2016 г. Ассоциация принимает активное участие в работе многих международных организаций, в т.ч. таких, как FIATA, CLECAT (Европейская ассоциация экспедирования, транспорта, логистики и таможенных услуг), East—West (Восток—Запад), Ассоциация транспортно-экспедиторских и логистических организаций стран Юго-Восточной Европы (SEEFF). Кроме того, "УКРВНЕШТРАНС" активно участвует в работе общественных советов при центральных органах исполнительной власти Украины — Мининфраструктуры, МИД, МЭРТ, ГФСУ и т.д.

В сфере пристального внимания "УКРВНЕШТРАНСА" находятся вопросы разработки и принятия в Украине законодательного акта, регулирующего рынок мультимодальних перевозок, а также разработки комплексного плана развития логистики в Украине.

Также Ассоциацией ведется активная работа в Межведомственной рабочей группе по упрощению процедур международной торговли и логистики. Как было подчеркнуто, что это направления является одним из приоритетных. В частности, в настоящее время актуальной темой являются цифровые транспортные коридоры.

Важным направлением, в котором "УКРВНЕШТРАНС" имеет определенные успехи, является подготовка персонала. На настоящее время очевидны позитивные сдвиги в процессе подготовки персонала благодаря участникам Ассоциации — Центру профессиональной подготовки и повышения квалификации АО "ПЛАСКЕ" и компании "5PL". Усилиями данных организаций в 2016 г. по курсу "Международный экспедитор груза" (Диплом FIATA) были подготовлены и вручены дипломы 70 слушателям. Кроме того, по курсу "Управление цепями поставок" (высший диплом FIATA) были выданы 32 диплома (для сравнения: в 2015 г. были выданы только 16 дипломов).

Существенным предметом для гордости является тот факт, что 2016 г. сотрудник компании "5PL" Константин Гапий, принимая участие в конкурсе FIATA "Молодой международный экспедитор года", стал победителем в регионе Европа. Ранее, в 2015 г., К. Гапий прошел курс практической и теоретической подготовки специалистов FIATA.

Со своей стороны гендиректор компании "ПЛАСКЕ" Артем Хачатурян отметил: "Как председатель рабочей группы по профподготовке ОСЖД могу сказать, что уровень профподготовки, которую оказывают компании "ПЛАСКЕ" и "5PL" на рынке транспортных услуг, на самом деле является очень высоким.

И это заслуга конкретных людей, заслуга участников ассоциации "УКРВНЕШТРАНС". По словам А. Хачатуряна, в связи с актуальностью темы профподготовки, в 2017 г. она обязательно будет подниматься на очередной "Транспортной неделе" в Одессе.



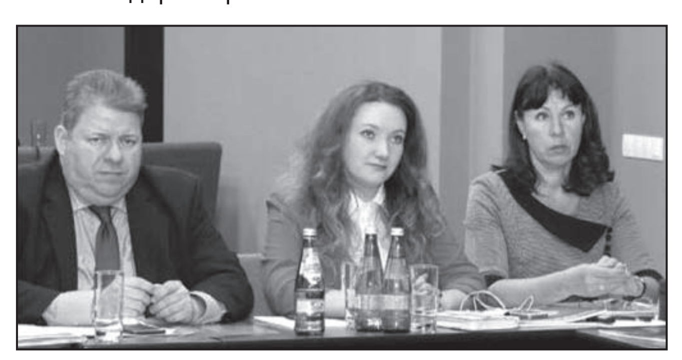
Также говоря о "Транспортной неделе", он напомнил, что в 2016 г. на конгрессе FIATA в Дублине было подписано соглашение между ОСЖД и FIATA. В рамках этого сотрудничества будут проводиться совместные мероприятия. И недавно на совещании уполномоченных генеральных директоров ОСЖД было одобрено решение о проведении 2.06.2017 г. в Одессе совместного семинара ОСЖД—FIATA по комбинированным перевозкам. Ожидается, что на мероприятие приедут руководители отделов маркетинга всех железнодорожных администраций-членов ОСЖД, так как, учитывая "практику проведения прошлых маркетинговых семинаров ОСЖД (2007—2008 гг.), в них принимали участие не менее 15 ж/д администраций", — уточнил А. Хачатурян.

При этом он выразил надежду, что европейские экспедиторы также проявят интерес к мероприятию в Одессе. Определенную уверенность в этом дал Конгресс SEEFF, посвященный вопросам оказания логистических услуг в странах Балканского региона (который проходил в Одессе 2.06—3.06.2016 г. — **ред.**). "Конгресс балканских стран, собравший более 80 европейских экспедиторских компаний-членов FIATA, показал заинтересованность в наших продуктах — железнодорожных, морских, а также тех логистических решениях, которые мы предлагаем в рамках нашего паромного, контейнерного и автомобильного сообщения", — подчеркнул гендиректор АО "ПЛАСКЕ".

А. Хачатурян выразил мнение, что "Транспортная неделя" станет хорошей платформой для налаживания деловых контактов. При этом он призвал членов Ассоциации внести предложения относительно проблематики, которую им хотелось бы обсудить в рамках "Транспортной недели": "Подготовьте вопросы и темы, которые были бы интересны рынку и вам (с чем вы сталкиваетесь), для того, чтобы мы могли подыскивать спикеров, которые могли бы ответить на эти вопросы. Тем самым, мы создадим ту платформу, на которой обсудим предметно в B2B диалоге все вопросы и сможем приобрести новых партнеров".

О СМЕНЕ РУКОВОДСТВА АССОЦИАЦИИ И ИЗМЕНЕНИИ СОСТАВА ЕЕ УЧАСТНИКОВ

На общем собрании "УКРВНЕШТРАНСА" был рассмотрен ряд организационных вопросов. Так членами Ассоциации принято единогласное решение назначить новым гендиректором Ассоциации Светлану Найденко, ранее занимавшую должность исполнительного директора "УКРВНЕШТРАНСА".



Кроме того, был рассмотрен вопрос об изменении состава участников Ассоциации. В частности, "УКРВНЕШТРАНС" пополнился новыми участниками.

Также в ходе собрания было объявлено, что "УКРВНЕШТРАНС" принят в качестве ассоциированного члена в УЛА. Президент "УКРВНЕШТРАНСА" Олег Платонов и гендиректор УЛА Юрий Гнатовский обменялись соответствующими свидетельствами.



Примечание. *Ранее Ассоциация "УКРАИНСКИЙ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ АЛЬЯНС" (УЛА) имела название "Украинская логистическая ассоциация", однако осенью 2016 г. УЛА прошла реорганизацию, сменила название (прежней оставили только аббревиатуру), утвердили новый устав. Новым руководителем — гендиректором УЛА — назначен Юрий Гнатовский. Как сообщил журналу Транспорт Ю. Гнатовский, бессменным остается основатель и идейный вдохновитель УЛА — ее президент — Мария Григорак, которая продолжает активную*



работу в УЛА. Также он отметил, что после реорганизации УЛА активизировала свою деятельность в ряде общественных советов.

В ходе собрания было принято решение о том, что "УКРВНЕШТРАНС" и УЛА разработают совместный план взаимодействия для продвижения вопросов, интересующих членов ассоциаций.

Одно из направлений дальнейшего сотрудничества уже наметилось. Так, в ходе общего собрания М. Григорак, президент Ассоциации "УКРАИНСКИЙ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ АЛЬЯНС", проинформировала собравшихся, что 21.12.2016 г. на заседании руководящего совета "УкрНИУЦ" было принято решение о создании Технического комитета стандартизации "Логистика, экспедирование и управления цепями поставок" (на данный момент ему уже присвоен номер № 183 — **ред.**). В рамках данного Комитета будет вестись работа в направлении гармонизации национальных стандартов с международными, имплементации международных стандартов, а также разработки стандартов в сфере логистики, экспедирования и управления цепями поставок. "То, о чем мы давно говорили и мечтали, свершилось. Теперь перед нами огромный план работы", — отметила М. Григорак, обращаясь к президенту "УКРВНЕШТРАНСА".

Планируется, что Комитет начнет работу с 2017 г. Первое заседание Технического комитета запланировано на 26.01.2017 г.

С инициативой создания Технического комитета стандартизации 183 "Логистика, экспедирование и управления цепями поставок" выступила Ассоциация "УКРАИНСКИЙ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ АЛЬЯНС", которая взяла на себя обязательства выполнять функцию секретариата Комитета. На данный момент известно, что в состав Технического комитета вошли Ассоциация "УКРВНЕШТРАНС", компания "5PL", ООО "Логистическая мастерская" и "Замлер-Украина" как коллективные представители, а также эксперты в сфере логистики — представители научной элиты, как индивидуальные члены. Комитет будет заниматься внедрением международных и европейских стандартов в области логистики, экспедирования и управления цепями поставок, а также адаптацией данных стандартов к национальным особенностям. Ожидается, что состав участников Комитета будет увеличиваться по мере возрастания интереса к осуществляемому им направлению деятельности.

"В соответствии с национальным законодательством стандарты в Украине являются добровольными. Однако украинский бизнес стремится выйти на европейский рынок, а значит, существует необходимость приведения отечественных стандартов в соответствие с европейскими", — сообщила в комментарии журналу *Транспорт* представитель УЛА Юлия Попова, глава комитета по стандартизации и профобучению.

В то же время, говоря об имплементации европейского законодательства, она отметила, что в 2015 г. КМУ было принято решение имплементировать в Украине за 5 лет около 5 тыс. нормативных документов по стандартизации в разных сферах. "Однако у нас, специалистов, занимающихся проблемами развития логистики, возникает вопрос: а нужно ли вообще такое количество? В этом случае, на помощь специалистам национального органа по сертификации (ГП "УкрНИУЦ" — **ред.**), который непосредственно курирует вопросы стандартизации в Украине, приходят такие специализированные технические комитеты, как наш, и берут на себя ответственность за то, чтобы решения были взвешенными и подтвержденными экспертами. Бездумно имплементировать не нужно… Также мы хотим учесть национальные особенности в части логистики, экспедирования и управления цепями поставок", — сказала Ю. Попова.

По ее словам, для того, чтобы качественно гармонизировать национальные стандарты с международными и европейскими, Комитет намерен вести эффективное сотрудничество с другими зеркальными международными техническими комитетами, в т.ч. ISO и CEN, что позволит учесть их опыт в области стандартизации. Особый интерес Комитета вызывают такие международные комитеты: CEN/TC 320 Transport — Logistics and services ("Транспорт — логистика и сервис") и ISO/TC 292 Security and resilience ("Безопасность и надежность").

Подчеркивая важность создания нового комитета, Ю. Попова сообщила: "В целом в настоящее время в Украине существует более 300 технических комитетов, созданных на базе национального органа по сертификации ("УкрНИУЦ") (это единственный орган, который имеет право представлять технические комитеты на европейской арене в европейских и международных организациях стандартизации, в т.ч. технических комитетах). Тем не менее, до сего времени в Украине не существовало соответствующего технического комитета в области логистики и управления цепями поставок".

Кроме того, она добавила: "По нашему мнению, логистика, даже в международных кодах сертификации, не представлена отдельным направлением. Понятие "логистика" используется в кодах объектов стандартизации наряду с понятиями "закупка" и "поставка", но не выделяется в отдельную сферу деятельности, или, например, цепь поставок используется с точки зрения системы управления безопасностью, но не в чистом виде, как управление цепями поставок, а это одно из актуальных и востребованных направлений за рубежом на сегодняшний день".

По словам Ю. Поповой, Технический комитет также намерен сосредоточить усилия в направлении разработки стандартов в сфере логистики, экспедирования и управления цепями поставок. В рамках этого уже намечена начальная программа работ, предусматривающая:

— разработку стандартов качества услуг в сфере логистики, экспедирования и управления цепями поставок;

— разработку профессионального стандарта (т.е. стандарта компетенций логистического персонала);

— разработку требований к техническому оснащению в сфере логистики, экспедирования и управления цепями поставок;

— разработку стандарта по логистическим терминам.

Подчеркивая важность стандартов в сфере логистики, Ю. Попова отметила: "Прежде всего, это — определенные правила, процедуры и шаблоны документов для логистической деятельности, которые дают клиенту понимание качественной логистической услуги. Они способствуют прозрачности логистического рынка, надежности поставок, внедрению информационных и инновационных технологий, повышению безопасности бизнеса… К сожалению, у нас в стране даже на законодательном уровне пока не закреплен термин "логистика". При этом на совещаниях от чиновников часто можно услышать это модное слово, когда они объясняют причину неэффективной деятельности того или иного предприятия, сферы или отрасли. И каждый из них вкладывает в понятие "логистика" свой смысл".

В завершение Ю. Попова выразила уверенность, что учитывая то, насколько весомые структуры и участники рынка вошли в состав нового Комитета, а также учитывая их опыт и авторитет, работа Комитета будет успешной и плодотворной.

О СИТУАЦИИ НА ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОМ РЫНКЕ УКРАИНЫ

В ходе общего собрания президент "УКРВНЕШТРАНСА" О. Платонов коротко остановился на положительных результатах уходящего 2016 г. Он, в частности, отметил, что благодаря усилиям "УКРВНЕШТРАНСА" и диалогу с "Укрзализныцей" удалось ускорить начало договорной кампании по заключению договоров на организацию перевозок транзитных грузов железнодорожным транспортом Украины на 2017 фрахтовый год.

При этом О. Платонов также обратил внимание на то, что, к сожалению, коммуникация как с Мининфраструктуры, так и с "Укрзализныцей" ухудшилась (в т.ч. это касается общения с тарифными комиссиями данных ведомств). "Если раньше была откровенно понятна позиция украинских железных дорог, почему "да" или почему "нет", то сегодня приходит ответ "нецелесообразно" и точка", — сказал он.

Говоря о других негативных моментах, О. Платонов отметил, что, к сожалению, Мининфраструктуры не справилось с задачей, которую поставило перед ним правительство, — в 2016 г. так и не был подготовлен законопроект о мультимодальных перевозках. Также не завершена подготовка необходимых законодательных актов для реализации концессии в сфере морских перевозок. "Законодательства нет, закон о мультимодальности и концессионные законы также будут готовиться еще год", — констатировал президент "УКРВНЕШТРАНСА".

При этом он подчеркнул, что законопроект о мультимодальных перевозках очень важен для экспедиторов, т.к. в настоящее время в Украине идет подмена понятий. "И что сегодня настораживает, так это позиция "Укрзализныци"… Согласно ее позиции, экспедиторы вряд ли будут нужны в будущем. И именно поэтому нужен закон о мультимодальных перевозках, который четко определит место принципала и место агента", — сказал О. Платонов.

Также он уточнил, что согласно новым мировым тенденциям "экспедитор все больше становится принципалом перевозки, беря на себя ответственность, а железные дороги или другие перевозчики просто выделяют фрахт — т.о. экспедитор играет главную роль". В то же время в Украине тенденция смещается в ином направлении. В частности, уже зафиксирован ряд случаев, когда украинские железные дороги пытаются вести переговоры лишь с грузовладельцем, игнорируя экспедитора. Все это заставляет Ассоциацию прибегнуть к обращению в АМКУ (что, возможно, будет сделано уже в начале 2017 г.).

В завершение общего собрания и.о. директора по грузовым перевозкам и логистике ПАО "Укрзализныця" Ю. Меркулов рассказал о ситуации, сложившейся на рынке грузовых ж/д перевозок, и ответил на ряд вопросов, интересующих экспедиторов.

Затрагивая вопрос работы Тарифной комиссии "Укрзализныци", он отметил: "По сути, 2016 г. ознаменовался становлением ПАО "Укрзализныця" — т.е переходом на новую форму хозяйствования, налаживанием нормальной бюрократии самой структуры ПАО. По большому счету, тот орган, который готовит предложения для утверждения на правлении, а именно Тарифная комиссия, был сформирован и нормально начал функционировать лишь во 2 половине 2016 г… Сейчас ситуация стабилизировалась, возобновлена нормальная работа Тарифной комиссии, и обращения грузовладельцев и экспедиторских организаций уже рассматриваются".

Также он проинформировал участников Ассоциации о состоянии дел, связанных с перевозками грузов железными дорогами Украины во внутреннем и международном сообщении в 2016 г. "Если говорить вкратце, ситуация с объемами перевозок, мягко говоря, тяжелая. Если еще при перевозках в пределах Украины, а именно внутренних, экспортно-импортных перевозках мы практически идем на уровне 2015 г,.. то в транзитных перевозках ситуация остается стабильно тяжелой — зафиксировано снижение объемов перевозки практически по всей линейке генеральных грузов. Особенно критическое падение объемов пере-



возки нефти и нефтепродуктов, сжиженных газов, угля. Есть снижение в объемах перевозки руды (даже с учетом тех антикризисных решений, которые принимались в течение 2016 фрахтового года)", — сказал он.

В частности, Ю. Меркулов напомнил, что в 2016 г. был предпринят ряд мер по стабилизации ситуации — в первую очередь методами тарифного стимулирования. В т.ч. были установлены скидки на перевозку железнорудного сырья, установлены благоприятные тарифы на транспортировку нефти на нефтеперерабатывающие комбинаты республики Беларусь. "Однако все эти меры не дали должного эффекта", — констатировал представитель "Укрзализныци".



Говоря о причинах снижения транзитных перевозок сжиженных газов, Ю. Меркулов отметил, что в РФ появился определенный дефицит подвижного состава для выполнения всех заявок грузоотправителей. При этом он пояснил: после того, как решением СНБО был расширен перечень российских предприятий, против которых введены персональные санкции, там появилось 7 юрлиц-собственников подвижного состава, и в настоящее время 92 тыс. вагонов не имеют права курсировать по территории Украины.

Особенно существенно сказалось на объемах перевозок по украинским ж/д введение санкций против оператора и собственника специализированного подвижного состава АО "СГ-Транс" — основного оператора, задействованного в перевозке сжиженных газов по Украине. "Сразу найти замену 18 тыс. цистерн "СГ-Транса" оказалось нереально. Как результат — на протяжении последних 2 месяцев резко сократились объемы транспортировки сжиженных газов транзитом по Украине", — сообщил Ю. Меркулов.

Также представитель "Укрзализныци" ответил на вопросы экспедиторов. В т.ч. рассказал о том, как продвигается работа по внедрению единого кода плательщика за грузоперевозки.

Как сообщил Ю. Меркулов, для перехода на единый договор о проведении расчетов за перевозку нужно было выполнить структурные преобразования в самом ПАО "Укрзализныця". Так, с июня начался процесс передачи обособленных структурных подразделений дорог — Единых центров обработки перевозочных документов — на баланс филиала Единый расчетный центр, который был создан на базе РЦБ. Процесс укомплектования штата, упорядочения имущества и организации измененной технологии работы уже проведен (все преобразования были завершены в октябре). "В настоящее время идут работы по отладке наших автоматизированных систем, соответствующего ПО. Подготовлены предложения по формированию вертикали, которая будет заниматься продажей услуг перевозчикам — за основу выбрано расширение филиальной сети Центра транспортной логистики. Именно он будет сопровождать договоры на организацию перевозок — т.н. единые договоры", — отметил представитель "Укрзализныци".

По его словам, сам проект единого договора уже согласован Правлением ПАО (утверждены соответствующие регламенты, методические рекомендации и порядки по установлению цен на работы и услуги, которые будут выполняться по свободным тарифам). "Я думаю, что уже с февраля 2017 г. мы начнем кампанию по переходу на единый договор", — отметил Ю. Меркулов.

Также он подчеркнул: "Это будет именно договор о проведении расчетов за перевозку. Им будут регламентированы расчеты за внутригосударственные перевозки, за прием/отправление экспортно-импортных грузов".

При этом Ю. Меркулов уточнил, что заключать отдельные договоры на хоперы, полувагоны и т.д. не потребуется — все это будет сведено в один договор. "С одного кода будут списываться провозные платежи, дополнительные сборы, свободные тарифы и дерегулируемые вагонные составляющие. Причем на всю линейку собственных вагонов перевозчиков", — сказал он.

Кроме того, Ю. Меркулов обратил внимание на то, что отдельно будут договоры на организацию транзитных перевозок. "Транзит, учитывая специфику проведения расчетов и расчетов в инвалюте и учитывая субъектов, которые участвуют в организации подобных перевозок, мы разделили, — подчеркнул представитель "Укрзализныци". — Поэтому для экспедиторских организаций будет определенная сложность, связанная с тем, что им необходимо будет иметь 2 договора — 1 договор на организацию внутренних, экспортно-импортных перевозок и 1 договор на транзит",

Помимо прочего, Ю. Меркулов рассказал о планах по созданию филиальной сети Центра транспортной логистики: "Пока предложена концепция, которая предполагает создание филиальной сети с ярко выраженной территориальностью в рамках границ существующих железных дорог, а также создание еще двух обособленных структурных подразделений в основных грузообразующих дирекциях — это Криворожская и, возможно, Полтавская (учитывая специфику этих структурных подразделений)".

КОРНИЛОВА Татьяна

Уважаемые коллеги!

2016 г. стал знаменательным для международного делового сообщества экспедиторской отрасли: в ушедшем 2016 г. Международная федерация экспедиторских ассоциаций (FIATA) отметила 90-летие со дня основания, а Ассоциация "УКРВНЕШТРАНС" готовится отметить 25-ю годовщину в наступившем 2017 г.

Украина исторически сопричастна к учреждению федерации FIATA, одним из родоначальников которой выступила Львовская региональная ассоциация, которая была полноправным членом федерации вплоть до 1939 г., когда в соответствии с пактом Молотова-Риббентропа Львов вошел в состав СССР. Новейшая же история взаимоотношений FIATA и Ассоциации насчитывает почти четверть века — с апреля 1994 г., когда на сессии Правления FIATA в г. Цюрихе Ассоциация "УКРВНЕШТРАНС" получила статус действительного члена FIATA.

В октябре 2016 г. во время проведения Всемирного Конгресса FIATA в Дублине, столице Ирландии, Ассоциации "УКРВНЕШТРАНС" был вручен сертификат учредителя Федерации. Смысл, заложенный FIATA в данный документ, — отдать дань уважения Украине и украинским экспедиторам в частности за участие в становлении мирового экспедиторского сообщества.

5 октября 2016 г. в ходе церемонии открытия ежегодного Всемирного Конгресса FIATA, проводимого в этот раз в Дублине, столице Ирландии, были объявлены итоги конкурса FIATA "Лучший молодой международный экспедитор 2016 года". Победителем в регионе Европа впервые стал представитель из Украины, специалист компании 5PL К. Гапий. Это стало свидетельством хорошего образования и высокого уровня знаний молодых специалистов из Украины, признанным на международном уровне, — ранее, в 2015 г., К. Гапий прошел курс практической и теоретической подготовки специалистов FIATA в Киеве, а в начале 2016 г. победил в национальном конкурсе "Лучший молодой международный экспедитор года".

Премия Молодой Экспедитор Года была основана FIATA в 1999 г., и только в 2016 г. Украина впервые приняла в нем участие. И первая же попытка принесла победу в своем регионе.

В Украине только Киев (учебный центр 5PL) и Одесса (учебный центр "ПЛАСКЕ") предоставляют возможность подготовки специалистов международного уровня с сертификацией дипломом FIATA по программе Ассоциации "УКРВНЕШТРАНС".

Ушедший год для нашей Ассоциации был полон новых свершений и высоких достижений, но мы не намерены останавливаться на достигнутом.

Секретариат Ассоциации транспортно-экспедиторских и логистических организаций Украины "Укрвнештранс" выражает признательность всем своим участникам и партнерам за плодотворное сотрудничество в прошлом и желает новых общих успехов, непрерывного развития и процветания в 2017 г.!



Как повезет: что ждет рынок грузоперевозок в 2017 г.



Страна приходит в себя от кризиса, экономика начинает подниматься, а с ней возрождается и рынок грузоперевозок. Как он будет развиваться в этом году, во многом зависит от игроков рынка. Но не меньше — от государства, которое должно быть заинтересовано в том, чтобы украинские грузоперевозчики утерли нос европейским конкурентам.

Прокомментировать сложившуюся ситуацию мы попросили директора группы компаний PRIME Дмитрия Леушкина.

ОТ РАСЦВЕТА ДО ЗАКАТА

В 2008—2009 гг. рынок грузоперевозок переживал настоящий расцвет. Экономика демонстрировала пусть небольшой, но прирост, спрос и предложение были сбалансированы. Плюс игроки рынка могли получить доступ к дешевым кредитам, что позволяло делать вложения в развитие бизнеса.

Но грянул кризис, и выяснилось, что предложение сильно превышает спрос. Ведь количество транспорта осталось прежним, а количество грузов сильно сократилось. Убедившись, что рынок больше нерентабелен, перевозчики начали уходить с него. В таком затяжном кризисе рынок пребывал вплоть до второй половины 2016 г.

Тогда в результате небольшого роста ВВП рынок оживился. Но оказалось, что сами грузоперевозчики к этому не готовы. Машин не хватает, доступность кредитования отсутствует. Перевозчики вынуждены сами искать возможности, как привести в порядок оставшиеся у них фуры и наращивать клиентскую базу.

Кроме того, накопилась масса проблем, которые нужно было решить, чтобы рынок был комфортным и прибыльным. Например, как и раньше, рынок грузоперевозок оставался предельно закрытым. Это за границей самые лучшие и выгодные заказы получает контора, которая долго работает на рынке, заслуживает доверия, у которой хорошие машины и отличный сервис.

В Украине же все происходит несколько иначе. У нас самые "жирные куски" получает тот, у кого есть связи и знакомства. В результате грузоперевозчики делают вывод, что не стоит инвестировать в обновление автопарка или повышение качества сервиса. Ведь эти критерии никто не принимает во внимание. Важнее сосредоточиться на поиске нужных людей в чиновничьих кабинетах.

Еще один фактор, усложняющий жизнь грузоперевозчикам, — повышение цен на бензин и топливо. В ноябре 2016 г. сравнялись объемы потребления бензина и газа на автозаправках. Ничего удивительного: украинцы, напуганные постоянным и непрогнозируе-



мым подорожанием бензина, начали устанавливать газовое оборудование на свои автомобили. Такой спрос привел к удорожанию газа. И я не удивлюсь, если скоро цена голубого топлива сравняется со стоимостью бензина. А там и дизель подтянется. Это пока у нас он самый дешевый в Европе, а как будет дальше — трудно предсказать.

Трудно, потому что цены на топливо в стране регулирует не рынок, мировые тенденции или валютные колебания. А политическое лобби. Поэтому перевозчики вынуждены закладывать в свои тарифы риски повышения цен на топливо.

Еще одна серьезная проблема — отсутствие понимания того, как будет развиваться экономика в средне- и долгосрочной перспективе. Взять грузоперевозки. Пару лет назад был популярен рынок перевозок легковушек. Но после кризиса волна схлынула, и многие игроки обанкротились. Потом были комбайны и трактора — их начали активно завозить после того, как государство начало кредитовать аграрный сектор. Но скоро эта лавочка закроется, и многие игроки вылетят в трубу.

Сейчас набирает популярность рынок сжиженного газа. Газовозов не хватает, и те, кто работает на рынке, чувствуют себя "королями" и сильно завышают тарифы на перевозки. Это сейчас. А что будет завтра? Если газовозы не будут никому нужны, куда они денут свои машины, в которых только полуприцеп стоит $50 тыс.? Поэтому пока нет стабильности и плана развития на ближайшие десятилетия, рынок перевозок (как, собственно, и любой другой), не будет стабильным.

Еще один фактор, который тормозит развитие отрасли грузоперевозок, — отсутствие финансирования до стороны государства и доступа к финансовым рынкам. Посмотрим на европейский опыт. Во многих странах ЕС есть лизинговые программы на покупку машин под 4% годовых, их кредиты — дешевые и легкодоступные. Европейские грузоперевозчики знают, что могут рассчитывать на государство, если нужно обновить автопарк или сделать другие вложения. Если бы в Украине были созданы условия для прихода иностранного капитала, а наши грузоперевозчики получили доступ к дешевым кредитам, мы бы легко обогнали конкурентов из Европы! Но пока довольствуемся тем, что имеем. О развитии пока никто не говорит. Рынок выживает, как может.

И на Европу пока рассчитывать не можем. Наоборот, сейчас многие компании, особенно банки, уходят с рынка, что неудивительно, учитывая политику НБУ по зачистке более 80 банков. Кроме того, если взять стоимость новой европейской машины и сравнить с рентабельностью транспортных перевозок в Украине (которая на сегодняшний день составляет всего 5%), то можно прийти к выводу, что такая машина в нынешних условиях никогда не окупится. Теоретически можно говорить о б/у транспорте. Но это только украинские перевозчики приобретают секнод-хэнд от безысходности, и выжимают из него все соки. Европейцы так не работают. В Европе проблематично найти водителя даже на новую машину, если она не соответствует каким-либо критериям. Например, в европейских компаниях, которые используют IVECO Stralis или RENAULT Premium, гораздо меньше желающих работать, в отличие от тех, чей автопарк состоит из VOLVO и Scania. А тем более, попробуйте посадить европейского водителя в семилетнюю машину. Это невозможно. Поэтому опасаться конкуренции со стороны европейских компаний Украине не приходится.



НЕТ ЦИВИЛИЗОВАННОГО РЫНКА — НЕТ ХОРОШИХ ДОРОГ

Одна из самых серьезных проблем, которая непосредственно связана с рынком грузоперевозок, — отвратительные дороги в Украине. По словам главы Укравтодора Славомира Новака, сейчас в стране около 97% дорог находятся в очень плохом состоянии. Львиная доля вины в этом грузоотправителей, которые слишком нагружают фуры, и депутатов, которые не хотят законодательно урегулировать вопрос перегруза машин.

Не зря ведь законопроект № 4660 так и не был принят — за него проголосовали только 211 депутатов из 226 необходимых. Депутаты явно играют на стороне лоббистов от аграриев, строительных компаний и больших производственных предприятий, которые пытаются сэкономить и заставляют перевозчиков увеличивать тоннажность фур.

Получается замкнутый круг. Огромные грузовики весом в 60—70 т разбивают дороги. Они быстро приходят в негодность. И потом из-за плохого состояния дорожного полотна владельцы фур закладывают в стоимость перевозки повышенную амортизацию — около 15% от стоимости перевозки. Их можно понять. Если в Европе ходовая часть таких автомобилей ремонтируется после 150—200 тыс. км пробега, то у нас за тот же период несколько раз делается капремонт ходовой. Так что такая повышенная амортизация оправдана. С точки зрения перевозчиков, разумеется. Но ведь в конечном счете страдают именно потребители: каждый человек, который покупает в магазине товары, доставленные такой фурой, вынужден переплачивать.

ПЕРЕЛОМНЫЙ ГОД — 2017

Еще в конце прошлого года я сделал прогноз, что около 25% игроков на рынке грузоперевозок уйдут с рынка. К такому выводу я пришел, исходя из статистики, в том числе по опыту нашей компании. Так вот, по этой статистике, ежегодно каждый четвертый мелкий игрок уходит с рынка. Большинство из них больше не возвращаются на него никогда.

Однако сейчас я готов скорректировать свой прогноз. Дело в том, что отечественная экономика хоть и медленно, но пошла в рост. Если экономические расчеты МВФ, ЕБРР и нашего правительства оправдаются, и Украину ждет рост ВВП, то работы у перевозчиков будет больше, а рентабельность бизнеса повысится. Перевозчики начнут восстанавливать транспорт, который несколько лет простоял без дела, начнут приобретать новые фуры.

Поэтому, возможно, перевозчики не только не будут уходить с рынка, но и начнут появляться новые игроки. И возросшая конкуренция немного сдержит неизбежный рост тарифов на перевозки. Однако это повышение неизбежно. И я прогнозирую его на уровне 20%.

Сегодня структура себестоимости услуг украинских перевозчиков выглядит так: 60% — стоимость дизтоплива, 35% — амортизация автомобилей, 5% — маржа перевозчика. Почему я утверждаю, что нас ждет рекордный с 2014 г. скачок стоимости перевозок? Сюда я закладываю несколько существенных факторов. Увеличение стоимости дизтоплива (оно будет обязательно, учитывая повышение акцизов), повышение минимальной зарплаты до 3200 грн., что привело к повышению налогооблагаемой базы, плюс увеличение амортизационных расходов фур, которые придут в негодность из-за некачественных дорог. К сожалению, это коснется всех и каждого, ведь в конечном счете это отразится на стоимости товаров в наших магазинах, в которую включены расходы за доставку.

Свою лепту внесет и девальвация гривни: учитывая последние события, курс на уровне 30 грн. за 1 доллар уже не кажется фантастическим. А если так, то стоимость грузоперевозок увеличится на 3—4 гривни на каждом километре. Самое смешное, что перевозчики на этом не смогут заработать больше, потому что вместе с долларом вырастет и цена солярки. Сейчас она стоит около 18,5 грн./л, а если 1 доллар будет стоить 30 грн., дизтопливо возрастет до 22 грн./л.

КАБМИН, ТВОЙ ХОД!

Ответственность за то, чтобы в Украине был качественный и цивилизованный рынок грузоперевозок, должно нести и государство. Первый шаг уже сделан — правительство запретило ездить по убитым украинским дорогам перегруженным фурам. Значит, есть надежда, что наши дороги восстановятся, а водители грузовиков будут чувствовать себя в безопасности. Кроме того, с уменьшением нагрузки на каждый автомобиль потребуется больше фур, что приведет к увеличению рабочих мест. А значит, станет больше отчислений в бюджет.

Но этого мало. Нужно предпринять еще ряд мер, чтобы грузоперевозчики могли развивать свой бизнес и перестали быть "вторым сортом" в Европе.

Для этого, в частности, необходимо увеличить доступность кредитов. Пустить на рынок европейские компании, обновлять парк автомобилей.

Третий шаг — предпринять меры для снижения цены на топливо. Ведь 40% в стоимости бензина и дизеля — это налоги и сборы. При желании можно частично их убрать, что скажется на цене. Нужна всего лишь политическая воля.

Четвертый шаг — проводить более четкое планирование, прогноз развития той или иной отрасли. Тогда перевозчикам будет легче сориентироваться, куда вкладывать деньги, и какое направление развивать.

И, наконец, нужно максимально упростить транспортное сообщение с европейскими странами, улучшить транзитный потенциал Украины. Пока что этим занимается бизнес, но в этот процесс должно активно включиться и государство. Ведь улучшение транзитных возможностей страны приведет не только к оживлению внутреннего рынка, но и к росту инвестиций и наполнению государственного бюджета.

23-24 февраля 2017
Киев, отель Опера*****

VlasConference

II АГРАРНЫЙ ЭКСПОРТНЫЙ ФОРУМ: ТРЕЙДИНГ И ЛОГИСТИКА

Ключевые темы Форума:

23 февраля:

Перспективы Украины на мировом рынке зерна
Экспорт для производителя: вызовы и возможности
Экспорт на новые рынки: стратегия, этапы, преодоление барьеров
Развитие украинского рынка зерна и экспортной инфраструктуры
Подводные камни трейдеров и пути решения
Факторы успешного развития экспорта зерновых и масличных
Актуальные юридические вопросы международной торговли
Перспективные направления для экспорта украинской продукции
Привлечение финансирования в агротрейдинг

24 февраля:

Портовая инфраструктура: проблемы и перспективы
Предотвращение мошенничества в логистической цепочке
Стратегия развития зерновых мощностей в украинских морских портах
Перспективы развития экспорта через порты Украины
Речная логистика: достижения, вызовы и перспективы развития
Пути снижения логистических затрат
Железнодорожная логистика
Элеваторная инфраструктура
Автоматизация логистических процессов
Логистика на аутсорсинге как способ оптимизации собственной логистики

К участию в Форуме приглашаются: представители компаний-трейдеров, логистических, стивидорных, аграрных компаний, холдингов, ресурсных компаний, государственных структур, консалтинговых, юридических, финансовых и др.



www.v-c.com.ua
063 064-00-77
063 234-22-57
093 800-63-32
info@v-c.com.ua

Организатор:



Информационные партнеры:











Автобусные пассажироперевозки в Украине хотят вернуть в "лихие 90-е"?



Министерство инфраструктуры Украины разработало и обнародовало на своем сайте проект постановления КМУ "О внесении изменений в Порядок проведения конкурса по перевозке пассажиров на автобусном маршруте общего пользования, утвержденного постановлением КМУ от 3.12.2008 г. № 1081" (далее — Проект). Данным проектом предполагается реализация нескольких новаций на рынке транспортных услуг, последствия которых автор попытался подробно проанализировать в данной статье.

1. На законодательном уровне вводятся два варианта организации перевозок.

Первый вариант — работа на маршруте по инициативе автомобильного перевозчика, который берет на себя все риски, связанные с рентабельностью и организацией функционирования выбранного им автобусного сообщения (маршрута) ("коммерческие перевозки"). В данном варианте перевозчик самостоятельно выбирает маршрут, по которому планирует осуществлять перевозки, и получает возможность работать на нем только путем подачи комплекта документов соответствующему организатору в соответствии с установленными требованиями.

Второй вариант — автобусный маршрут может быть открыт по инициативе организатора перевозок в качестве "общественных пассажирских перевозок". В таком случае организатор перевозок (компетентный орган или компетентные местные органы) выступает инициатором и предлагает объекты конкурса, определяет дополнительные условия конкурса (цена на билет, требования к ТС, графики движения и т.п.) и договора о компенсации социальных перевозок, проводит такие конкурсы и подписывает договоры с победителями конкурсов.

2. Проектом предусмотрена отмена балльной системы оценки конкурентов, имеющейся в действующей редакции постановления. В настоящее время она используется для беспристрастного определения организатором перевозок реальной финансовой возможности хозяйствующего субъекта оказывать услуги по перевозке пассажиров с учетом требований безопасности перевозок, экологической составляющей и качественных показателей. Отмена балльной системы реализована путем ссылки на Закон Украины "О публичных закупках".

3. Предлагается новая процедура организации и проведения конкурса на осуществление коммерческих пассажирских перевозок, которая предусматривает только рассмотрение обращений автомобильных перевозчиков и обязательное принятие решения по этому обращению об открытии, закрытии, внесении изменений и/или продлении действия регулярных автобусных маршрутов общего пользования. При этом предоставление на конкурс перевозчиками документов, расписания движения и схемы маршрута движения, которые совпадают по времени отправления, направлениям следования, времени прибытия или начальным/конечным и транзитным пунктам (остановкам) с маршрутами, планируемыми к открытию, или уже действующими, не может быть основанием для принятия решения о недопущении к участию в конкурсе.

Проведем поверхностный анализ соответствия этих изменений требованиям законодательства Украины, а именно требованиям статей Закона Украины "О защите экономической конкуренции" и Хозяйственного кодекса Украины, полностью учитывающим требования действующих директив ЕС по защите экономической конкуренции между субъектами хозяйствования.



В частности, полномочия организатора перевозок, приведенные в Проекте, уже утверждены Законом "О местном самоуправлении в Украине", а именно: пп.10 и 12 ст. 30 на органы местного самоуправления возложены полномочия по:

— утверждению маршрутов и графиков движения местного пассажирского транспорта независимо от форм собственности, согласованию этих вопросов относительно транзитного пассажирского транспорта в случаях, предусмотренных законодательством;

— привлечению на договорных началах предприятий, учреждений и организаций, не относящихся к коммунальной собственности соответствующих территориальных общин, к участию в обслуживании населения средствами транспорта и связи.

Предложенный Проект не разъясняет организатору перевозок главного вопроса: каким образом, не нарушая требования Закона "О защите экономической конкуренции" и Хозяйственного кодекса Украины, выполнять свои полномочия? А те положения, которые раскрывали этот вопрос в действующей редакции документа, из проекта просто удалены.

Теперь рассмотрим проблемы, которые могут возникнуть у организатора перевозок после утверждения проекта в приведенной редакции.

Так, в Законе "О защите экономической конкуренции" термин экономическая конкуренция приводится в следующем значении: "Соперничество субъектов хозяйствования с целью получения благодаря собственным достижениям преимуществ над другими субъектами хозяйствования, вследствие которого потребители, субъекты хозяйствования имеют возможность выбирать между несколькими продавцами, покупателями, а отдельный субъект хозяйствования не может определять условия оборота товаров на рынке".

В соответствии с требованиями пп. 6 п. 2 ст. 6 Закона "О защите экономической конкуренции" применение разных условий к равнозначным соглашениям с другими субъектами хозяйствования ставит последних в невыгодное положение в конкуренции, может привести к антиконкурентным согласованным действиям субъектов хозяйствования со стороны организатора перевозок и будет являться очередной коррупционной составляющей, то есть на одном маршруте будут работать два перевозчика с различными условиями обслуживания маршрутов.

Согласно определению, приведенному в п. 3 ст. 6 Закона "О защите экономической конкуренции", "антиконкурентными согласованными действиями считается совершение субъектами хозяйствования схожих действий (бездействия) на рынке товара, которые привели или могут привести к недопущению, устранению или ограничению конкуренции в случае, если анализ ситуации на рынке товара опровергает наличие объективных причин для совершения таких действий (бездействия)".

Исходя из вышесказанного, требования данного закона в Проекте не выполняются, потому что процедура выдачи разрешения или заключения договора на обслуживание маршрута по заявке перевозчика проводится без какого-либо возражения со стороны организатора перевозок или проведения исследования ситуации на рынке предоставления услуг с целью определения объективных причин целесообразности либо нецелесообразности осуществления каких-либо изменений.

Идем дальше. Антиконкурентными действиями органов власти в соответствии с требованиями абз. 6 и 7 п. 2 ст.15 Закона "О защите экономической конкуренции" считаются:

— предоставление отдельным субъектам хозяйствования или группам субъектов хозяйствования льгот или других преимуществ, которые ставят их в привилегированное положение относительно конкурентов, что приводит или может привести к недопущению, устранению, ограничению или искажению конкуренции;

— деятельность, в результате которой отдельным субъектам хозяйствования или группам субъектов хозяйствования создаются неблагоприятные или дискриминационные условия деятельности по сравнению с конкурентами.

Проект предусматривает два варианта обслуживания субъектами хозяйствования одного и того же маршрута на разных условиях, что опять же противоречит приведенным выше требованиям.

В п. 3 ст. 25 Хозяйственного кодекса Украины речь идет о том, что уполномоченные органы государственной власти и органы местного самоуправления должны осуществлять анализ состояния рынка и уровня конкуренции на нем и принимать предусмотренные законом меры по упорядочению конкуренции субъектов хозяйствования.

В п. 2 ст. 31 Хозяйственного кодекса Украины под дискриминацией субъектов хозяйствования понимается принуждение субъектов хозяйствования к приоритетному заключению договоров, первоочередной реализации товаров определенным потребителям или к вступлению в хозяйственные организации и другие объединения.

Также, в абз. 3 п.1 ст.225 Хозяйственного кодекса Украины речь идет о неполученной прибыли (упущенной выгоде), на которую сторона, понесшая убытки, была вправе рассчитывать в случае надлежащего выполнения обязательства второй стороной.

Это положение касается тех субъектов хозяйствования, которые уже будут обслуживать маршруты общего пользования и недополучат прибыль при работе на их маршрутах новых перевозчиков, которые будут работать по "заявочному принципу": написал заявление, разработал расписание движения и получил разрешение.



Кстати сфера действия Закона Украины "О публичных закупках", на который делается ссылка в Проекте, касается заказчиков при условии, что стоимость предмета закупки товара (товаров), услуги (услуг) равна или превышает 200 тыс. грн., а работ — 1,5 млн грн.

После ознакомления с Проектом возникают логические вопросы:

— при отсутствии критериев оценки участников конкурса в предлагаемом Проекте (в действующей редакции документа предусмотрена балльная система оценки субъектов хозяйствования) имеется неопределенность в вопросе "с какой целью будет проводиться конкурс?" — с целью обновления подвижного состава, повышения безопасности перевозок или качества обслуживания пассажиров, либо для устранения уже легально работающих на рынке транспортных услуг перевозчиков-конкурентов, которые, на сегодняшний день, являются самыми крупными плательщиками налогов в местные бюджеты, путем демпинга или же, учитывая наши реалии, путем осуществления какого-либо другого вида недобросовестной конкуренции?

— каким образом согласно требованиям Проекта определять победителя конкурса, если подано два, три... десять заявлений с одним и тем же типом подвижного состава, одинаковыми расписаниями движения с выполнением всего лишь нескольких рейсов в самое дорогое для перевозчиков время — в час "пик" — на уже действующем маршруте с таким же типом подвижного состава?

— кто и каким образом будет определять, нужны ли на действующем маршруте дополнительные транспортные средства, которые предлагает перевозчик, когда на сегодняшний день в часы "пик" на некоторых маршрутах интервал движения автобусов составляет до 1 мин., что уже является опасным с учетом условий дорожного движения;

— каким образом перевозчику, уже работающему на маршруте, заменить устаревший подвижной состав на подвижной состав большей пассажировместимости и более экологически безопасный, когда другой перевозчик подал заявку, имея еще более устаревший тип подвижного состава, или аналогичный уже работающему на маршруте. Ведь организатор должен автоматически разрешить или заключить соответствующий договор на обслуживание этого маршрута?

— у работающего перевозчика появится "неполученная прибыль (упущенная выгода), на которую сторона, которая несет убытки, имела право рассчитывать в случае надлежащего выполнения обязательства второй стороной". Кто будет компенсировать эту неполученную прибыль — организатор перевозок, выдавший разрешение на обслуживание маршрута, или новый перевозчик, который начал работать на действующем маршруте?

В действующей редакции постановления КМУ от 3.12.2008 г. № 1081 "Об утверждении Порядка проведения конкурса по перевозке пассажиров на автобусном маршруте общего пользования", которая, кстати, была разработана уже во времена развитых рыночных отношений с обязательным учетом требований соответствующих международных соглашений по защите экономической конкуренции, четко изложена процедура проведения конкурса с недопущением нарушений указанных требований Закона Украины "О защите экономической конкуренции" и Хозяйственного кодекса Украины. Можно вспомнить 90-е годы, когда при переходе от административно-командной системы к рыночным отношениям и при отсутствии регуляторного влияния на рынок автомобильных перевозок пассажиров автомобильным транспортом со стороны государства, а именно отсутствии в то время такого нормативно-правового акта, как "Порядок проведения конкурса по перевозке пассажиров на автобусном маршруте общего пользования", перевозчики путем уничтожения подвижного состава конкурентов, поджога производственных баз по обслуживанию автомобильного транспорта сами решали вопрос: кто будет работать на маршруте, а кто нет или кто первый выйдет в рейс для получения сверхприбыли в час "пик". К сожалению, при этом иногда погибали люди.

Исходя из вышеприведенного, при отсутствии в предложенной редакции Проекта конкурсной составляющей, новая редакция Порядка проведения конкурса по перевозке пассажиров на автобусном маршруте общего пользования должна иметь название не "Порядок проведения конкурса по перевозке пассажиров на автобусном маршруте общего пользования", а "Порядок безлимитной выдачи разрешений на обслуживание маршрутов общего пользования по заявочному принципу". В противном случае, проект нуждается в существенной доработке с учетом положений действующей редакции и обсуждения как со стороны перевозчиков, так и компетентных специалистов в области пассажирских автомобильных перевозок.

Подтверждением этому мнению служат итоги обсуждения данного проекта на сайте Министерства инфраструктуры Украины (http://mtu.gov. ua/ projects/93/), где из 323 участников обсуждения 316 специалистов в области транспорта не поддержали предложенную редакцию Проекта. А это — почти 98% общего количества участников обсуждения. И если мы не примем представленные на сайте Министерства инфраструктуры Украины замечания, которые по требованиям законодательства ЕС должны учитываться в обязательном порядке, то пассажирские автобусные перевозки вернутся во времена 90-х годов, о чем мы узнаем немного позже.

ЖУРАВЕЛЬ Владислав,
замначальника отдела пассажирских перевозок
ГП "ГОСАВТОТРАНСНИИПРОЕКТ"





Авиаотрасль: вчера, сегодня, завтра…

Украинская авиаотрасль постепенно восстанавливает утраченные ранее объемы перевозок. По итогам 2016 г. пассажиропоток украинских авиакомпаний и аэропортов возрос на 31,2% и 20,9%, соответственно. Итоговые финансовые результаты авиапредприятий Украины за 2016 г. еще не обнародованы, однако в главном аэропорту страны — "Борисполе" — сообщили, что по итогам 2016 г. будет получена рекордная прибыль (более $50 млн).

Согласно декабрьскому прогнозу IATA, в 2016 г. авиакомпаниями будет получена не только рекордная прибыль — $35,6 млрд, но и самая высокая рентабельность чистой прибыли — 5,1%.

В 2017 г. из-за роста цен на нефть условия будут более сложными, однако согласно прогнозам авиакомпании все же заработают $29,8 млрд. В целом, ожидается что в 2017 г. количество перевезенных пассажиров составит около 4 млрд, а грузов — 55,7 млн т.





ИТОГИ РАБОТЫ УКРАИНСКОЙ АВИАОТРАСЛИ В 2016 Г.

Согласно оперативным данным Госавиаслужбы, в 2016 г. авиакомпании Украины перевезли 8,274 млн чел. (+31,2% к 2015 г.). Объемы международных перевозок украинских авиакомпаний возросли на 31,6% — до 7,472 млн чел.

Пассажиропотоки через аэропорты Украины увеличились на 20,9% — до 12,929 млн человек. При этом, пассажиропотоки в международном сообщении возросли на 19,9% — до 11,294 млн пасс.

По данным пресс-службы ГП "Украэрорух", в 2016 г. предприятие предоставило аэронавигационное обслуживание 214,262 тыс. рейсов (-8,8% к 2015 г.), что обусловлено уменьшением транзитных потоков из-за закрытия части воздушного пространства Украины над зоной проведения АТО и над временно оккупированным полуостровом Крым, а также взаимными авиасанкциями между Украиной и Россией.

Из общего количества обслуженных рейсов, транзитных было обслужено 86,290 тыс. (-26,6%), международных (с вылетом/посадкой) — 104,565 тыс. (+9,5%), внутренних — 23,407 тыс. (+7,0%). При этом ГП "Украэрорух" обеспечило выполнение 81,885 тыс. рейсов отечественных авиакомпаний (+17,6% к 2015 г.) и 132,377 тыс. авиарейсов иностранных авиакомпаний (-19,9% к 2015 г.).

На предприятии отмечают, что впервые за последние 3 года наблюдается положительная динамика обслуживания количества взлетов и посадок в украинских аэропортах: этот показатель составляет 145,764 тыс., что на 9,3% больше по сравнению с результатом 2015 г.

Наибольшее количество взлетов и посадок, совершенных украинскими и зарубежными авиакомпаниями, "Украэрорух" обеспечил в таких аэропортах Украины: "Борисполь" (Киев) — 75,280 тыс. (+7,4% к 2015 г.), "Киев" (Жуляны) — 20,727 тыс. (+4,6%), "Одесса" — 12,271 тыс. (+3,4%), "Львов" — 8,931 тыс. (+22,4%), "Днепр" — 7,351 тыс. (-17,0%), "Харьков" — 6,628 тыс. (+61,1%).

В 2016 г. наиболее значительные объемы аэронавигационного обслуживания "Украэрорух" предоставил таким авиакомпаниям: "МАУ" — 49,138 тыс. полетов (+19,8% к 2015 г.), Turkish Airlines (Турция) — 22,920 тыс. полетов (+2,1%), "Белавиа" (Беларусь) — 12,799 тыс. полетов (+21,6%), LOT (Польша) — 9,907 тыс. полетов (+40,7%), Wizz Air Hungary (Венгрия) — 5,626 тыс. полетов (+37,1%), Pegasus (Турция) — 4,288 тыс. полетов (+0,4%), Air Moldova (Молдова) — 4,219 тыс. полетов (-12,2%), Azur Air Ukraine (Украина) — 4,074 тыс. полетов (+16,8%), "Днипроавиа" — 3,666 тыс. полетов (-2,3%) и Deutsche Lufthansa AG (Германия) — 3,549 тыс. полетов (+4,9%).

Работа украинских аэропортов в 2016 г.

В 2016 г. ***международный аэропорт "Борисполь"*** достиг рекордных показателей за всю свою историю существования. Так, количество обслуженных за год аэропортом пассажиров возросло до 8,65 млн чел., что на 1,37 млн чел. больше, чем в 2015 г. (предыдущий рекорд был поставлен в аэропорту в 2012 г., когда в "Борисполе" обслужили 8,470 млн пассажиров).

По сообщению пресс-службы "Борисполя", наибольший рост достигнут за счет привлечения с иностранных рынков трансферных пассажиров: за год количество таких пассажиров выросло на 0,76 млн — до 2,31 млн чел.

"Миллионы транзитных пассажиров — это прибыль госпредприятия и пополнение бюджета. По сравнению с дореформенным 2014 г. отчисления в бюджет выросли в 7 раз и составили в 2016 г. 1,55 млрд грн.", — отметил и.о. гендиректора аэропорта Е. Дыхне.

В декабре 2016 г. пресс-служба аэропорта сообщила, что ожидаемая чистая прибыль аэропорта составит более $50 млн в соответствии с международными стандартами отчетности. Как результат, ГП МА "Борисполь" стало одним из крупнейших налогоплательщиков в стране.

"Даже при пересчете прибыли в долларовый эквивалент достижения впечатляют. Так, в 2011 г. прибыль составляла $39 млн. После этого финансовые результаты аэропорта ежегодно ухудшались, до убытка в размере $12 млн в 2014 г.", — подчеркивалось в сообщении. Также отмечалось, что "Борисполь" стал прибыльным благодаря реформам, проводимым нынешним руководством аэропорта.

Международный аэропорт "Киев" в 2016 г. обслужил 1127,5 тыс. пассажиров (+19,4% к 2015 г.). В т.ч. на международных рейсах было обслужено 1064,7 тыс. пасс, на внутренних — 62,8 тыс. пассажиров.

По сообщению пресс-службы аэропорта, количество рейсов за 2016 г. в/из аэропорта составило 18,268 тыс. (+2,3% к 2015 г.), из них международных рейсов — 14,378 тыс., внутренних — 3,890 тыс.

Наиболее популярными международными направлениями в 2016 г. были: Минск (Беларусь), Дубай (ОАЭ), Будапешт (Венгрия), Анталия (Турция), Дортмунд (Германия). На внутренних направлениях популярностью пользовались такие направления, как Одесса, Запорожье, Львов.

Наиболее популярными туристическими направлениями были Дубай (ОАЭ), Будапешт (Венгрия), Анталья (Турция), Ларнака (Кипр), Тиват (Черногория).

Международный аэропорт "Харьков" в 2016 г. увеличил пассажиропоток до 599,7 тыс. человек (+61%). Это практически соответствует показателю рекордного 2013 г., когда было обслужено 605 тыс. человек.

Как сообщили на предприятии, развитие аэропорту обеспечили регулярные рейсы в Стамбул (выполняемые Pegasus Airlines и Atlasglobal), Киев ("МАУ"), Минск ("Белавиа"), Варшаву (LOT), Кутаиси ("МАУ"), Тель-Авив ("МАУ"), а также чартерные рейсы в Шарм-



эль-Шейх (Windrose, AZUR Air Ukraine, Bravo Airways) и Киттиля (Bravo Airways). Также довольно востребованным стал рейс в Марибор от Bravo, запущенный на стыке двух годов.

За год в аэропорту выросла частота существующих регулярных рейсов в Киев ("МАУ") до двух ежедневно, в Стамбул (Atlasglobal) — с 4 до 7 в неделю, в Тель-Авив (МАУ) — с двух до трех в неделю.

В марте был открыт новый рейс в Варшаву (LOT), который начинался с пяти частот в неделю, а после был расширен до шести.

Лидерами по количеству выполненных чартерных рейсов стали такие направления, как Анталия (куда совершали полеты "МАУ", Windrose, AZUR Air Ukraine, Atlasglobal, Yanair), Шарм-эль-Шейх (Windrose, Azur Air Ukraine, Bravo Airways, Yanair, "МАУ").

Международный аэропорт "Львов" имени Даниила Галицкого в 2016 г. обслужил 738 тыс. пасс. (+29,4% к 2015 г.). В т.ч. на международных рейсах было перевезено 582,8 тыс. пасс., на внутренних — 155,2 тыс. пасс.

Самыми популярными направлениями по пассажиропотоку в 2016 г. стали Стамбул (аэропорт им. Сабихи Гекчен), Киев ("Борисполь"), Анталия, Варшава и Хургада.

Количество рейсов, выполненных в 2016 г. в/из аэропорта "Львов", составило 8,877 тыс., в т.ч. 6,746 тыс. международных и 2,131 тыс. внутренних.

ТОП-5 направлений по количеству рейсов: Стамбул (аэропорт им. Сабихи Гекчен), Киев "Борисполь", Варшава, Анталия и Вена.

Наибольшее количество пассажиров в 2016 г. было перевезено авиакомпаниями "МАУ", LOT, Azur Air Ukraine, Pegasus и Atlasglobal. Больше всего рейсов было осуществлено авиакомпаниями "МАУ", LOT, Austrian Airlines, Lufthansa и Pegasus Airlines.

В 2016 г. аэропорту удалось расширить географию полетов благодаря привлечению к выполнению регулярных рейсов авиаперевозчиков "Мотор Сич", SprintAir. Запущены новые регулярные рейсы в Радом (Польша), Минск, Вильнюс, Киев. Кроме того, увеличена частота выполнения регулярных рейсов по направлению в Стамбул (аэропорт им. Сабихи Гекчен) за счет выполнения в этом направлении с апреля регулярных рейсов АК "МАУ".

Как стало известно, в январе 2017 г. лоукостер Wizz Air возвращается во Львов и с 13.04.2017 г. из аэропорта будет открыт рейс в польский г. Вроцлав.

"Ранее эти рейсы выполняла "Визз Эйр Украина", — сообщил главный корпоративный директор Wizz Air Оуэн Джонс на пресс-конференции в Киеве. — В ближайшем будущем мы не планируем возобновлять ее работу. Будем работать через материнскую компанию".

Пассажиропоток ***международного аэропорта "Запорожье"*** в 2016 г. возрос в 2,1 раза — до 275,421 тыс. чел. При этом на международных воздушных линиях перевозки пассажиров увеличились в 2,3 раза, на внутренних линиях — на 60,4%. В целом, в 2016 г. в аэропорту было обслужено 2,407 тыс. рейсов, сообщили в горсовете Запорожья.

Рост объемов перевозки обусловлен увеличением количества регулярных рейсов авиакомпаний "Мотор Сич" и "МАУ" в Киев, чартерными рейсами "Розы ветров" и "МАУ", Azur Air Ukraine в Египет и Анталию, а также регулярными рейсами в Стамбул, которые выполняют Atlasglobal, Pegasus Airlines и Turkish Airlines.

В 2016 г. Запорожский горсовет и руководство КП "Международный аэропорт "Запорожье" разработали и начали реализовывать ряд мероприятий по развитию аэропорта и обеспечению его эффективной работы. На эти цели было выделено 12,5 млн грн. из горбюджета и 19,6 млн грн. собственных средств аэропорта. Выполнен капремонт терминала для внутренних авиалиний, начат ремонт терминала для международных авиалиний, выполнены проекты реконструкции светосигнального оборудования взлетно-посадочной полосы и радиотехнических средств посадки, приобретено несколько единиц необходимой техники.

Принято решение о проектировании и строительстве нового пассажирского терминала. Проектные работы проходят государственную экспертизу. Начать работы планируется в 2017 г.

Городским советом принято решение о выделении в 2017 г. 180 млн грн. из местного бюджета на начало строительства, сообщает *Индустриальное Запорожье*.

Международный аэропорт "Винница" обслужил в 2016 г. 29,5 тыс. пассажиров, что почти в три раза больше, чем в 2015 г. (когда предприятие обслужило 9,8 тыс. пассажиров). Также аэропорт принял более 600 рейсов (вдвое больше, чем годом ранее), сообщил директор предприятия Ярослав Мазурец.

По его словам, пассажиропоток аэропорта можно разделить на четыре практически равные группы: пассажиры регулярных рейсов в Варшаву и Тель-Авив, чартерных рейсов в Турцию, а также хасидские паломники, прилетающие по специальным чартерным программам.

В аэропорту Винницы в 2016 г. появились два регулярных рейса "МАУ" — в Варшаву и Тель-Авив.

В январе также стало известно, что турецкий лоукост Pegasus Airlines рассматривает возможность открытия рейсов из Стамбула в Херсон и Винницу. Об этом сообщил замначальника отдела продаж лоукостера Серкан Атли. В то же время он отметил, что имеются некоторые проблемы (а именно возникли проблемы со слотами в аэропорту им. Сабихи Гекчен).

Нужно отметить, что за 2016 г. были возобновлены полеты из 5 региональных аэропортов: "Черновцы", "Ривне", "Кривой Рог", "Житомир", "Винница" (показатели работы данных аэропортов за 2016 г. пока еще не обнародованы).





Важную роль в возобновлении работы аэропортов "Ривне" и "Кривой Рог" сыграла авиакомпания Bravo Airways которая в сотрудничестве с туроператором Travel Professional Group (TPG) запустила в июле 2016 г. чартерные рейсы из Кривого Рога и Ривного в Анталию. В октябре Bravo Airways также начала выполнять международные рейсы из аэропорта "Кривой Рог" в Египет (Хургаду и Шарм-эль-Шейх).

Как заявил в октябре директор КП "Международный аэропорт "Кривой Рог" Игорь Лашин, запуск полетов из аэропорта стал возможен в т.ч. благодаря работе власти по сохранению и развитию аэропорта. Также он отметил, что мэрия Кривого Рога проводит переговоры с представителями авиакомпаний Aerotaxi и SprintAir о возможности сотрудничества для организации рейсов в города Европы, в частности — Варшаву, Радом и Вроцлав.

В декабре 2016 г. И. Лашин сообщил, что аэропортом ведутся активные переговоры с туроператами и уже достигнуты первые точки соприкосновения, чтобы уже весной 2017 г. увеличить частоту полетов на Анталию. Среди перспективных направлений — полеты в Болгарию, Грузию, Хорватию, Черногорию. В ближайшей перспективе регулярные полеты в Киев и Польшу.

По словам И. Лашина, среди потока туристов, отлетающих из криворожского аэропорта, довольно большой процент составляют туристы из Днепра, Запорожья и Кировограда.

Интересно, что еще в конце 2015 г.—начале 2016 г. ряд депутатов горсовета выступали категорически против выделения из городского бюджета средств на финансирование КП "Международный аэропорт "Кривой Рог" и говорили о его "законсервировании". Тем не менее, по результатам депутатского голосования деньги все же были выделены.

СУЩЕСТВУЮЩИЕ ПРОБЛЕМЫ УКРАИНСКОЙ АВИАОТРАСЛИ И ПЛАНЫ ПРАВИТЕЛЬСТВА ПО ИХ РЕШЕНИЮ

Согласно Среднесрочному плану приоритетных действий украинского правительства до 2020 г. (обнародованному для обсуждения на сайте КМУ), до конца 2017 г. предполагается увеличение пассажиропотока в украинских аэропортах на 20%.

В то же время, в документе отмечается, что современное техническое состояние аэропортов не в состоянии обеспечить необходимый уровень безопасности полетов и авиабезопасности. Кроме того, остро стоит вопрос об уровне обеспечения аэродромным оборудованием, авиационной наземной техникой, средствами обслуживания пассажиров, багажа и груза в соответствии с требованиями международных нормативных документов, регулирующих деятельность гражданской авиации. Большинство аэродромов, аэродромных сооружений и оборудования аэропортов не соответствуют требованиям, установленным для надлежащего обслуживания современных воздушных судов, в т.ч. широкофюзеляжных. Пассажирские терминалы и инфраструктура аэропортов не в состоянии обеспечить надлежащее обслуживание пассажиров и воздушных перевозчиков. "Недостаточные геометрические размеры, несущая способность элементов аэродромов, пропускная способность терминальных комплексов, развитие аэропортовой инфраструктуры

делают невозможным применение новейших технологий, что не позволяет удовлетворить спрос на услуги авиационного транспорта в соответствии с международными стандартами", — подчеркивается в документе.

Также констатируется, что в настоящее время существует тенденция, когда терминальные комплексы передаются в управление частным инвесторам, тогда как содержание, ремонт и модернизация аэродромов возложены на коммунальные предприятия. Из-за отсутствия собственных средств и средств местных бюджетов основная часть аэропортов только поддерживает свою сертификационную пригодность, а мероприятия по реконструкции и модернизации осуществляются за счет госсредств. В этой связи, с целью решения вопроса финансирования и привлечения частных инвестиций и развития государственно-частного партнерства необходимо создание правовых и организационных предпосылок для привлечения инвесторов к развитию аэропортовой инфраструктуры.

Для удовлетворения потребностей государства в обеспечении стабильного развития авиотрасли, приведения инфраструктуры аэропортов в соответствие с международными стандартами, обеспечения статуса Украины как транзитного государства до конца 2017 г. предполагается определить балансодержателя — предприятие, на базе которого будет осуществлено объединение аэропортов, а также разработать правовые механизмы функционирования аэропортов.

Согласно Плану, передача аэродромных комплексов из коммунальной собственности в государственную (в соответствии с п. 3 постановления КМУ от 24.02.2016 г. № 126, с изменениями, внесенными постановлением КМУ от 22.09.2016 г. № 714 "Некоторые вопросы реализации инфраструктурных проектов") планируется в 4 квартале 2017 г.

В среднесрочной перспективе в т.ч. планируется увеличение количества частных инвестиций в терминальную инфраструктуру аэропортов.

ПРОГНОЗЫ IATA НА 2017 Г.

Согласно декабрьскому прогнозу IATA чистая прибыль отрасли авиаперевозок по итогам 2016 г. составит рекордные $35,6 млрд (что несколько ниже, чем прогнозировала IATA в июне 2016 г. — $39,4 млрд). Снижение прогнозного показателя прибыли в ассоциации поясняют замедлением роста мирового ВВП (до 2,2% вместо ожидаемого среднегодового роста в 2,3%), а также растущими расходами авиакомпаний (так, например, нетопливные удельные затраты в 2016 г. возросли на 2%).

В IATA отмечают, что в 2016 г. будет получена не только рекордная прибыль, но и самая высокая рентабельность чистой прибыли — 5,1% (в 2015 г. чистая прибыль авиакомпаний составила $35,6 млрд, при этом рентабельность чистой прибыли составила 4,9%).

"Авиакомпании и дальше демонстрируют хорошие результаты", — подчеркнул Александр де Жюньяк, гендиректор IATA.

Также он отметил, что несмотря на то, что в 2017 г. из-за роста цен на нефть условия будут более сложными, по прогнозу ассоциации, чистая прибыль отрасли авиаперевозок составит $29,8 млрд. По прогнозируемому валовому доходу в $736 млрд это составляет 4,1% рентабельности чистой прибыли.

"Это довольно таки "мягкая посадка" в сфере прибыльности", — сказал А. де Жюньяк, добавив, что три года устойчивой прибыли — это новое явление для отрасли авиаперевозок. Также он отметил, что прибыль не распределяется по регионам равномерно — самые высокие показатели наблюдаются в Северной Америке.

Предполагается, что 2017 г. станет восьмым годом подряд, в котором авиалинии приносят положительную совокупную прибыль, что продемонстрирует устойчивость к потрясениям, являющимся составной частью отраслевой структуры. В среднем, авиакомпании сохранят $7,54 на перевозке каждого пассажира.

В IATA отмечают, что наибольшее влияние на прогнозные показатели 2017 г. оказал ожидаемый рост цен на нефть. Так, если в 2016 г. цены на нефть составили в среднем $44,6/баррель (марка Brent), то в 2017 г., как ожидается, они возрастут до $55/баррель. Это приведет к повышению цен на авиатопливо до $64,9/баррель (с $52,1/баррель в 2016 г.).

Стимулирование спроса за счет снижения цен на нефть в 2017 г. пойдет на спад, что замедлит рост объема перевозок до 5,1% (в сравнении с 5,9% в 2016 г.). Ожидается, что расширение провозных емкостей отрасли также замедлится до 5,6% (по сравнению с 6,2% в 2016 г.). Рост емкостей отрасли все еще будет опережать рост спроса, т.о. снижая коэффициент загрузки ВС пассажирами в мировом масштабе до 79,8% (в сравнении с 80,2% в 2016 г.).

Предполагается, что негативное влияние более низкого коэффициента загрузки будет в определенной степени компенсироваться повышением темпов глобального экономического роста. Прогнозируется, что мировой ВВП возрастет в 2017 г. до 2,5%. Наряду со структурными изменениями в отрасли, ожидается, что это поможет стабилизировать размеры доходности как в сфере грузовых, так и пассажирских перевозок. Это позитивный показатель, т.к. размеры доходности (с расчетом цен в долларах) падали каждый год, начиная с 2012 г.

"Развитость сети воздушного транспорта продолжает устанавливать новые рекорды. В предстоящем году ожидается, что количество пассажиров составит около 4 млрд чел." — сообщил А. де Жюньяк.

Также есть основания для оптимизма в 2017 г. в сфере ***грузоперевозок***. Перерыв в падении размеров доходности и умеренное увеличение спроса (3,5%) приведут к тому, что объемы грузоперевозок в отрасли достигнут рекордной отметки в 55,7 млн т



(в сравнении с 53,9 млн т в 2016 г.). Предполагается, что доходы в данной отрасли в 2017 г. также несколько возрастут — до $49,4 млрд (что все еще ниже уровня годовых доходов в $60 млрд, зафиксированных в 2010—2014 гг.). При этом, в IATA констатируют, что торговые условия по-прежнему остаются трудными.

Что касается прогнозов по регионам, ожидается, что самые высокие финансовые показатели в 2017 г. будут у североамериканских перевозчиков — чистая прибыль после налогообложения достигнет $18,1 млрд (хотя это немного ниже по сравнению с ожидаемыми в 2016 г. $20,3 млрд. Предполагается, что маржа чистой прибыли региональных перевозчиков также достигнет наивысшего показателя в 8,5% со среднестатистической прибылью в размере $19,58 на пассажира.

Европейские перевозчики в 2017 г. получат чистую прибыль в $5,6 млрд, что ниже, чем $7,5 млрд в 2016 г. Тем не менее, по прогнозам, перевозчики создадут маржу по чистой прибыли в размере 2,9% и прибыль в размере $5,65/пасс. Отмечается, что регион является объектом острой конкуренции, а препятствиями являются высокие расходы, сложное регулирование и высокие налоги. Реальной опасностью остаются также теракты, хотя после недавних трагических инцидентов доверие начинает возвращаться.

Ожидается, что чистая прибыль авиакомпаний Азиатско-Тихоокеанского региона в 2017 г. составит $6,3 млрд (в сравнении с $7,3 млрд в 2016 г.), маржа по чистой прибыли — 2,9%. В расчете на одного пассажира средняя прибыль составит предположительно $4,44. Ожидается, что улучшение показателей грузоперевозок компенсирует рост цен на нефть для многих местных авиакомпаний. Расширение авиалиний новой модели и постепенная либерализация в регионе усилят и так достаточно острую конкуренцию.

Ближневосточные перевозчики в 2017 г. получат $0,3 млрд чистой прибыли (при этом маржа чистой прибыли составит 0,5%, а средняя прибыль на пассажира — $1,56) — т.о. показатель будет ниже ожидаемых в 2016 г. $900 млн. При этом, IATA предупреждает, что возникают новые угрозы для результатов, достигнутых перевозчиками Персидского залива, включая рост аэропортовых сборов на территории стран Персидского залива и возрастание задержек в управлении воздушным движением.

Согласно прогнозам IATA, латиноамериканские авиакомпании покажут чистую прибыль в размере $200 млн (что меньше прибыли 2016 г., которая, как ожидается, составит $300 млн). Прибыль за пассажира предположительно составит $0,76 с маржей чистой прибыли 0,7%. Несмотря на определенные признаки улучшения валютной ситуации региона и экономической перспективы, условия работы остаются трудными, ввиду несоответствия инфраструктуры, высоких налогов и растущего числа проблем регулятивного характера по всему континенту.

Что касается африканских перевозчиков, то, как ожидается, 2017 г. они закончат с убытком $800 млн (ситуация практически не изменится в сравнении с 2016 г.). Средний убыток на каждого пассажира составит $9,97. Причинами низкого показателя региона являются региональные конфликты и низкие цены на сырьевые товары.

<u>Ряд прогнозных показателей IATA в т.ч. основываются на следующих ожиданиях:</u>

— средняя стоимость авиабилетов в 2017 г. в оба конца составит $351 (по курсу на 2015 г.), что на 63% меньше по сравнению с уровнем 1995 г.;

— средние тарифы воздушных грузовых перевозок в 2017 г. будут составлять $1,48/кг (по курсу 2015 г.), что на 68% ниже уровня 1995 г.;

— стоимость торговых операций, осуществленных с помощью авиатранспорта, в 2017 г. составит $5,7 трлн (+4,9% к 2015 г.). При этом на грузовые авиаперевозки придется около 35% от общей стоимости товаров, поставляемых в мировом масштабе;

— глобальные расходы на туризм, осуществленный авиатранспортом, в 2017 г. предположительно должны вырасти на 5,1% — до $681 млрд (в отчете не указывается, к какому году предполагается рост, однако, судя по всему, сравнения — как и выше по тексту — ведутся с 2015 г., показатели которого уже четко известны — ***ред.***);

— число операций цепи поставок, поддерживаемых авиацией, в 2017 г. возрастет на 3,4% — примерно до $69,7 млн в мировом масштабе;

— в 2017 г. авиакомпании совершат 38,4 млн полетов (+4,9%);

— в 2017 г. авиакомпаниям будет поставлено около 1,7 тыс. новых ВС (примерно половина из них заменит более старые и менее эффективные в потреблении топлива ВС). Это позволит расширить мировой торговый парк воздушных судов на 3,6% — до 28,7 тыс.

Озвучивая позитивные прогнозы на 2017 г., А. де Жюньяк также рассказал о факторах, которые сдерживают развитие отрасли. В т.ч. он отметил, что "правительства никак не способствуют авиационным работам".

"Сумма мирового налога возросла до $123 млрд. Около 60% стран создают визовые барьеры по пути следования. Т.о., общее число налогов на авиабилеты превышает отметку в 230. Миллиарды долларов теряются… из-за неэффективной инфраструктуры. И это только некоторые из трудностей, с которыми сталкиваются авиакомпании. Нашей целью является партнерская работа с правительствами, чтобы помочь им лучше понять и максимально повысить социально-экономическую пользу от эффективных воздушных сообщений на глобальном уровне", — подчеркнул А. де Жюньяк.

КОРНИЛОВА Татьяна



Уважаемые коллеги, дорогие друзья!

2016 г. для ГП "АНТОНОВ" прошел под знаком 110-летия со дня рождения основателя нашего коллектива — Олега Константиновича Антонова. В этом году мы также отметили 70-летие нашей фирмы. Хочу поблагодарить коллектив ГП "АНТОНОВ" и наших партнеров за напряженные трудовые будни, которые привели к результатам, достойным этих двух знаменательных дат.

Важнейшим фактором, который позволяет с оптимизмом смотреть в будущее, стало принятие государством ряда законов, направленных на развитие авиационной отрасли Украины.

Говоря о результатах ушедшего года, прежде всего, стоит отметить работу по постройке первого прототипа нового многоцелевого транспортного самолета Ан-132. 20 декабря он вышел из цеха окончательной сборки. Это стало нашей большой трудовой победой. Ведь с этим проектом мы связываем большие надежды на развитие плодотворного сотрудничества с Королевством Саудовской Аравии. С новым партнером мы сможем выйти на рынок стран Ближнего Востока. Поэтому ни в коем случае нельзя снижать темпов по выполнению проекта. В 2017 г. мы должны поднять самолет в небо, провести его испытания и достойно представить его потенциальным заказчикам. Затем предстоит его доработка и усовершенствование в соответствии с пожеланиями заказчика. Еще один важный аспект — развертывание серийного производства Ан-132. Безусловно, задача не из легких, но первый шаг на этом пути уже сделан.

Большая работа была проведена по испытаниям транспортного Ан-178. На сегодня выполнен практически полный объем его проверок в воздухе. Теперь — дело за завершением программы импортозамены российских комплектующих и проведение сертификации самолета. То же касается и самолетов семейства Ан-148/Ан-158. Таким образом мы сможем обеспечить соответствие самолетов семейства мировым стандартам, вернуться к серийному производству и обеспечению поставок этих машин.

В 2017 г. будет проводиться плановая, но активная работа по текущим проектам. Условно 2017 г. можно назвать "годом программ", этапом их развития, дальнейшего продвижения на рынок. В числе приоритетов — возобновление серийного производства самолетов и обеспечение их качественно нового послепродажного обслуживания.

Поздравляя всех с прошедшими новогодними праздниками, хочу пожелать здоровья, мира, благополучия и новых достижений на благо нашего общего дома — Украины!

КОЦЮБА Александр Анатольевич,
президент ГП "АНТОНОВ"

Друзья и коллеги!

2016 г. был очень насыщен событиями и не только приятными; однако благодаря фокусированию на качественной работе с клиентами удалось нарастить клиентскую базу и доходы, что с увеличившимися расходами позволило выйти в прибыль.

Из-за нестабильной финансовой ситуации в стране тяжело делать точные прогнозы; однако несмотря ни на что мы с оптимизмом смотрим в будущее и ожидаем увеличения тоннажа благодаря привлечению новых авиакомпаний в наш пул в новом году.

Желаем мира, счастья и добра всем друзьям и коллегам, а главное — оптимизма!

ПЕНКАУСКАС Алексей Михайлович,
директор "ФФ Карго Сервис Украина"





В. Мощенко: "Чиновникам следует поучиться у наших инвесторов, как эффективно работать на государство"

ООО "Бруклин-Киев" — одна из самых больших и интенсивно развивающихся компаний в Одесском порту. К моменту создания компании (сентябрь 1994 г.) единственный в бывшем Союзе специализированный комплекс сахара-сырца переживал тяжелые времена: до минимума упали объемы основных грузов — зерна и сахара-сырца, стоял вопрос о роспуске коллектива. Инвестор, который пришел со своими грузопотоками, вдохнул новую жизнь в Хлебную гавань. С тех пор на протяжении более 20 лет компания постоянно обновляется, не перестает удивлять своими масштабными проектами, реализованными на территории порта.





О пройденном коллективом "Бруклин-Киев" пути, о сегодняшнем дне компании, о том, как складывались партнерские взаимоотношения между инвестором и профсоюзом и как они отразились на благосостоянии коллектива, мы беседуем с председателем профсоюза компании Виктором Мощенко.

— Вы ветеран порта и комплекса, а потому помните, с чего начиналась стивидорная компания "Бруклин-Киев". Коллективу практически пришлось перепрофилироваться с зерна и сахара-сырца на металл.



— 90-е годы были очень сложным периодом для комплекса. Порт практически потерял 70% грузопотока, что привело к значительным задержкам по выплате заработной платы, критической ситуации для сотрудников терминала. Выходом из данной ситуации было только привлечение компаний, которые вложили бы средства и обновили перегрузочную технику, привлекли новые грузопотоки. Профсоюз и администрация порта активно способствовали привлечению компании, которая взяла бы в этих тяжелых условиях весь груз ответственности за терминал и его коллектив. В результате компания, созданная на базе нашего комплекса, не только не утратила традиционные грузопотоки — зерно и сахар-сырец, но и привлекла дополнительные грузы. Коллектив расширил свою специализацию. Так, в нашей номенклатуре появились металл, железорудное сырье, контейнеры. Поначалу металл шел небольшими партиями, но впоследствии его объемы выросли. Позже появились контейнеры. Таким образом, наш комплекс стал универсальным. Мы переживали разные времена, но руководство взяло за правило не отказываться ни от каких грузов. К примеру, недавно бригады докеров загружали на судно сахар в мешках. По сути, груз из 60—80-х годов прошлого века. Но коллектив это не смутило. Мне, как ведущему технологу, пришлось достать из загашника грузозахватные приспособления, которые давно не использовались, и вооружить ими докеров. И в итоге мы справились с таким грузом.

— По всей видимости, универсальный комплекс потребовал увеличения количества докеров, повышения их квалификации.

— Когда образовалась компания "Бруклин-Киев", коллектив насчитывал 150 человек. Сейчас у нас работает 800. Только за последние полтора года было создано полторы сотни новых рабочих мест для докеров. Бригады, которые прежде насчитывали около 50 докеров, увеличили численность до 80. Новая перегрузочная техника, новые грузы, в первую очередь контейнеры, потребовали от докеров повышения квалификации. Несколько лет назад, когда готовились к открытию контейнерного терминала, часть докеров прошли обучение и получили квалификацию оператора контейнерных перегружателей. Вообще, нужно отметить, насколько вырос за два десятилетия профессиональный и общеобразовательный уровень докеров. Большинство из них имеют высшее образование, владеют сложной перегрузочной техникой. Недавно руководство компании приобрело новую технику — тыловые перегружатели RTG, в которые было вложено 118,5 млн грн. И снова докеры учились управлять этими перегружателями.

— Увеличение численности бригад означает, что вы отказались от привлечения в период пиковых нагрузок сторонних докеров?

— Как говорится, деньги должны оставаться в семье. С этой точки зрения мы предложили администрации компании задействовать складских и оперативных работников компании. Они прошли обучение, получили необходимую квалификацию и теперь в выходные дни работают в бригадах. Для них это дополнительный заработок, который никогда не бывает лишним.

— Вероятно, ввод в эксплуатацию первой и второй очередей зерноперегрузочного комплекса, а также внедрение новой технологии погрузки зерна из контейнеров тоже потребовали от коллектива определенных знаний и навыков.

— Осваивали новую технологию перевалки зерна из спецконтейнеров на судно не только докеры, но и складские, оперативные работники. Начиная от заполнения зерном контейнеров на стафировочном узле и заканчивая процедурой поднятия двух контейнеров над трюмом, их сближения и высыпания содержимого в трюм — вся эта технология была новинкой. И конечно, для ее освоения понадобилось определенное время. Сейчас можно с уверенностью сказать, что все задействованные в перегрузочном процессе работники полностью освоили его. В большинстве своем в нашем коллективе трудятся одесситы, которые живут в городе, любят и уважают его. Поэтому порой даже в ущерб скорости погрузки мы отработали схему, которая максимально ликвидировала запыленность и обеспечила даже более эффективное сохранение окружающей среды, чем с использованием погрузочной машины. Об этом говорят анализы лабораторий, которые мы заказывали перед началом использования данной технологии.

— Кстати об экологии. Как уже не раз сообщалось, зерноперегрузочный комплекс (ЗПК) "Бруклин-Киев" после завершения строительства будет одним из самых больших на Черном море с мощностью 4,5 млн т зерна в год. Возможно ли при таких больших объемах вести перевалку без ущерба для окружающей среды?

— У нас создана современная система аспирации (обеспыливания). Установлены высоконадежные французские фильтры (20 шт.). Кроме того, эффективные фильтры на станции разгрузки вагонов, а также фильтровальные рукава, обеспечивающие при загрузке зерна в контейнеры на стафировочном узле очистку воздуха до 99%. Емкости соединены со стафировочным узлом закрытой галереей. Могу с уверенностью сказать, что наш ЗПК не наносит вред окружающей среде.



— В самой большой стивидорной компании порта, вероятно, самая большая профсоюзная организация.

— У нас действительно самая большая профсоюзная организация, которая в свою очередь входит в Профсоюз Одесского порта. Когда решаются какие-то важные вопросы отрасли, жизнедеятельности коллектива предприятия, мы согласовываем свои действия с руководителями Профсоюза порта. В то же время за прошедшие 20 с лишним лет профсоюз компании выработал свою тактику работы. Мы решаем не только социальные вопросы, но и производственные. В профкоме состоят все бригадиры компании, которые, как говорят, варятся в том, что мы называем эксплуатацией. Поэтому знают все проблемы, с которыми сталкиваются ежедневно: какой кран нуждается в ремонте, за счет чего можно повысить интенсивность погрузки зерна или металла, как лучше организовать работу и т.д. В результате рождаются предложения, с которыми мы идем к генеральному директору Юрию Губанкову. К примеру, о повышении в три раза нормо-часа, что способствовало не только материальной заинтересованности докеров, но и стремлению к более производительному труду. Это конструктивный подход к делу. Не скрою, не всегда так было. Раньше частенько обращались к работодателю с жалобами: то предлагали поднять тарифы, то дайте новую технику и т.д. Иными словами, просили, как гласит народная мудрость, "рыбку". Сейчас коллектив понял, что нужна не "рыбка", а "удочка", чтобы иметь рычаги повышения интенсивности обработки флота и качества перевалки грузов.

— Как показывает опыт, далеко не всегда между работодателем и профсоюзом существует взаимопонимание. Руководитель пытается как можно меньше тратить средств на социальную защиту сотрудников, урезать пункты Колдоговора. Находите ли Вы, как профсоюзный лидер, общий язык с гендиректором?

— У нас сложились доверительные, я бы сказал, партнерские отношения. Несмотря на то, что нередко с руководством возникают разногласия по отдельным вопросам, бывает, кричим, ругаемся, но в итоге все равно находим консенсус. В Колдоговор мы внесли пункт о том, что профсоюз берет на себя ответственность за дисциплину труда, качественную обработку грузов, бережное отношение к технике. При выполнении этих условий руководство выплачивает коллективу квартальную премию. Работники компании социально защищены. За последние полтора года коллективу дважды повышали зарплату, по итогам года сотрудники получают вознаграждение, приобретаем путевки в санатории для нуждающихся в лечении, оказываем материальную помощь ветеранам порта. К примеру, помогли нашим ветеранам В. Масному, В. Пущину, Н. Дуричу, которые нуждались в длительном дорогостоящем лечении. Профсоюз и администрация помогают детям-сиротам из Белгород-Днестровского детского дома. В настоящее время решается вопрос о приобретении двух автобусов, чтобы возить сотрудников на работу. Т.е. забота о людях в приоритете у нашего руководства. И это несмотря на то, что компания вкладывает огромные инвестиции в строительство ЗПК и в модернизацию контейнерного терминала.

— Как за два десятилетия изменился коллектив, отношение людей к труду, к соблюдению дисциплины?

— В беседе с Ю. Губанковым я как-то сказал, что нет идеальных коллективов. Как правило, в бочке меда бывает ложка дегтя. Но профсоюз старается уменьшить часть дегтя до минимума, чтобы он не влиял ни на запах, ни на вкус меда. Знаете, чем беднее человек, тем большая вероятность, что он будет пить и вредить своему здоровью. Наши работники получают достойную заработную плату, гарантированный социальный пакет, поэтому у нас практически нет случаев употребления спиртного на работе. Мы не берем под защиту тех, кто хоть раз проштрафился. Осенью этого года команда "Бруклин-Киев-570" выиграла первенство порта по минифутболу. Я ходатайствовал о награждении наших чемпионов. И Юрий Петрович отметил всех участников соревнований денежной премией.

— К сожалению, преуспевающие частные компании нередко становятся как бы костью в горле у чиновников высокого ранга. Последние всячески пытаются вмешаться в деятельность компаний, а то и наслать якобы для проверки правоохранительные органы. "Бруклин-Киев" тоже оказывался в подобной ситуации. Как на это смотрит коллектив, профсоюз?

— Чем больше преуспевает компания, тем большую зависть это вызывает у провластных чиновников. А коллектив видит, как развивается компания, как создаются новые рабочие места, как повышается их материальное положение. Только слепой не видит, как преобразилась Хлебная гавань за два десятилетия. Вы помните, какие у нас были дороги? Впрочем, дорогами их назвать можно было с большой натяжкой — ямы, ухабы, летом — пыль, осенью — непролазная грязь, лужи. Техника выходила из строя, отваливались колеса у ролл-трейлеров, тербергов. Руководство компании вложило 4,2 млн грн. в прокладку новых дорог. Кроме того, 8,7 млн грн. были потрачены на оборудование складских площадок. Наша компания дает работу не только своим сотрудникам, но и смежникам, экспедиторским, агентским фирмам. Если приплюсовать семьи наших сотрудников, партнерские компании, то получится коллектив, насчитывающий 3000 человек. Это настоящая сила… "Бруклин-Киев" отчисляет в бюджеты различных уровней огромные суммы. Так, в 2015 г. отчисления составили 274,3 млн грн., за неполный 2016 г. — 210,7 млн грн. Хотелось бы, чтобы киевские и местные чиновники не искали "блохи", а видели, как благодаря инвестициям преобразилась некогда депрессивная территория СРЗ "Украина", какой стала Хлебная гавань. Возможно, стоит поучиться у наших инвесторов, как можно работать на государство, создавать для людей комфортные условия труда, обеспечивать их достойным заработком. Поэтому и профсоюз, и все сотрудники поддерживают руководство "Бруклин-Киев", готовы отстаивать нашу компанию на любом уровне.

Беседовала ОВРУЦКАЯ Татьяна





Начало года — это период не только подведения итогов, но и определения путей реализации новых планов.

Ряд руководителей предприятий морской отрасли рассказали, с какими трудностями столкнулись и каких успехов достигли в 2016 г. и какой курс прокладывают в 2017 г.

ОЛЕЙНИК Александр Александрович, директор ГП "Мариупольский МТП":

Честно скажу: прошлый год выдался тяжелым для Мариупольского порта. Вследствие сокращения объемов сырья, поставляемого для металлургических комбинатов нашего города морем, из запланированных 8,5 млн т нам удалось выполнить 6,96 млн т. Несмотря на это, нам удалось сохранить стабильные объемы металлопродукции, а перевалка зерновых грузов выросла на 69% по сравнению с 2015 г.

Немаловажное достижение, на мой взгляд — это подписание инвестиционного контракта на сумму 100 млн. грн с компанией СТТ, которая модернизирует старый склад генеральных грузов с его переориентацией на хранение грузов АПК. Это первые реальные инвестиции в предприятие в зоне АТО.

Как Вы знаете, в ноябре был запущен реконструированный перегон Камыш-Заря—Волноваха. Для нас, в первую очередь — это возможность возобновления сотрудничества со многими партнерами, связи с которыми, в силу сложившихся инфраструктурных проблем, были утеряны. Поэтому нами ведется непрерывный поиск дополнительных грузопотоков, которые помогут нам достичь запланированных показателей.

Кроме того, с начала года начато строительство комплекса по перегрузке зерновых грузов, а до конца года запланировано завершить морскую часть комплекса по перегрузке масла, строящегося совместно с компанией "Евро-Ойл".

От имени трудового коллектива Мариупольского порта желаю Вам и Вашим семьям крепкого здоровья, мира, достатка и благополучия. Пусть 2017 г. будет щедрым на интересные планы и профессиональные свершения, принесет с собой уверенность в правильности выбранного пути и энергию для достижения своих целей.

КРЫЖАНОВСКИЙ Сергей Владимирович, директор ГП "МТП "Черноморск":

Минувший год был непростым и насыщенным знаковыми событиями. С одной стороны, такая ситуация постоянно выдвигала на повестку дня трудноразрешимые задачи. С другой стороны, напряженная обстановка мобилизовала и обязывала к полной отдаче сил. Но иной и не может быть работа порта. Важны ведь не трудности, а то, как с ними справляется коллектив.

Наше предприятие с честью вышло из сложных экономических коллизий, боролось за грузопотоки, за выполнение намеченных планов. Как результат можно гордиться той оценкой деятельности, которую получили "черноморцы" со стороны Мининфраструктуры Украины.

К сожалению, наша работа нередко проходила под аккомпанемент реплик разного рода недоброжелателей, которые забрасывали в информационное поле недостоверные, но эффектно поданные сведения. Они приносили свои неудобства, порождая небылицы. Но сколько-нибудь серьезно повлиять на репутацию они не могли, поскольку были основаны на технологиях недобросовестной конкуренции, а не на фактах.

Год был завершен успешно — свыше 200 млн грн. прибыли. Новый 2017 г. принял эту производственную эстафету. Поэтому продолжается работа с инвесторами, есть много предварительных договоренностей, много намеченных деловых встреч, что поспособствует привлечению капиталов в систему портового комплекса. Показательно, что крупные компании с мировым именем сами предлагают сотрудничество, видя неоспоримые экономические перспективы. Очередная встреча, инициированная делегацией из Японии, состоится в ближайшее время.

Однако стратегической задачей является сохранение социальных гарантий портовиков. Ни один договор не рассматривается, если в нем не учтены обязательства сторон соблюдать все пункты коллективного договора. Главной фигурой является человек. Смысл привлечения новых грузопотоков, подготовки причалов и глубин к приему судов, приобретения современной техники, грузопереработки в том, чтобы обеспечить портовикам современный жизненный уровень, достойный их труда.

Желаю каждому из них и всем членам их семей, знакомым, друзьям, родственникам счастья и благополучия, здоровья и оптимистического взгляда в будущее.



ОЛЕЙНИК Руслан Николаевич,
и.о. директора ГП "СК "Ольвия":

Для предприятия, как и для меня лично, 2016 г. был "годом перемен". Приказом Министерства инфраструктуры Украины 17 октября 2016 г. государственное предприятие "Специализированный морской порт "Октябрьск" было переименовано в государственное предприятие "Стивидорная компания "Ольвия". Предприятие по-прежнему является единственным портовым оператором, действующим на территории Специализированного морского порта "Октябрьск", отметившего в феврале 2016 г. 50-летие со дня основания.

В 2016 г. Мининфраструктуры выбрало ГП "СК "Ольвия" для реализации одного из пилотных проектов передачи в концессию. На мой взгляд, это наиболее приемлемая форма государственно-частного партнерства, которая будет способствовать привлечению инвестиций в развитие предприятия.

Среди достижений 2016 г. хочется отметить пополнение парка погрузочной техники двумя новыми погрузчиками JCB 260, приобретение 3-х грейферов для портальных кранов и 2-х микроавтобусов Hyundai, заключение договоров на приобретение 6-ти автопогрузчиков, гидравлического перегружателя TEREX FUKS, трактора, портового тягача Kalmar, грейфера для гидравлического перегружателя, поставка которых ожидается уже в 2017 г.

ГП "СК "Ольвия" является лидером по внедрению информационных технологий среди государственных предприятий транспортной отрасли. На предприятии внедрена система электронного документооборота, интегрированного с Мининфраструктуры, развернута wi-fi сеть для подключения мобильных терминалов тальманов (планшеты), внедрены система унифицированных коммуникаций и современная система видеонаблюдения и видеоаналитики.

Мы не останавливаемся на достигнутом. В планах на 2017 г., конечно же, увеличение объемов грузоперевалки, поиск новых партнеров и привлечение новых грузов. Приложим все усилия для 100%-го выполнения плана капинвестиций в реконструкцию, модернизацию и развитие предприятия.

Вспоминая прошлый год, хочу поблагодарить коллектив предприятия, а также всех партнеров за сотрудничество. Надеюсь, что в 2017 г. партнерские отношения будут укрепляться, а общие успехи расти. Примите наилучшие пожелания здоровья, счастья, мира и добра! Пусть 2017 г. будет стабильным и плодотворным!

ГИБАДУЛЛИН Илдар Сиразеевич,
генеральный директор АО "Южмормонтаж":

Для нашего предприятия прошлый год оказался лучше 2015 г., и в-первую очередь, потому что, несмотря на нелегкие времена, которые переживает Украина, нам удалось увеличить объемы работ на 20—30%. Судя по характеру выполненных работ, для компании это был "монтажный" год. Среди крупных проектов — монтаж 4-х судопогрузочных машин Neuero на зерновых комплексах Николаевского морского порта, МСП "Ника-Тера" и на "Ильичевском Зерновом Терминале", в декабре мы начали монтаж 5-й такой машины в Одесском морском порту. Силами собственного автопарка был произведен монтаж кранов и вагоноопрокидывателя на мощностях терминала "Трансинвестсервис" и кранов в Днепропетровском речном порту.

Следует также отметить такой интересный проект, как перевозка двух кранов в собранном виде из порта Рени в Бердянский МТП, используя собственную технологию. В прошлом году мы также продолжили заниматься относительно новым для себя делом — ремонтом ветряков, расположенных на ветроэнергетических станциях (ВЭС) Херсонской области.

Планы на наступивший год очень разнообразны. Помимо традиционных монтажных и ремонтных работ в морских и речных портах, мы намерены закончить работу над своим "детищем" — собственным причалом, с установленным на нем большим монтажным краном СКР2200 грузоподъемностью 75 т, с помощью которого будет производиться ремонт плавкранов. Есть несколько абсолютно новых проектов, которые в меньшей степени связаны с водным транспортом, но пока об этом говорить рано. Что остается неизменным, так это то, что все наши новые проекты разрабатываются с учетом максимального использования парка тяжелой техники (автокранов) и оборудования, имеющихся на предприятии.

На 2017 г. и на будущее я хотел бы пожелать всем нам, чтобы настало такое время, когда включаешь телевизор, заходишь в Интернет и там абсолютно нет никакой "чернухи", которая сейчас в большом количестве льется с экранов телевизоров и других СМИ; а ты только слышишь: "Сегодня никаких плохих новостей нет — только хорошие!"



ГАЙДУ Александр Васильевич,
председатель общества "МСП Ника-Тера":

Хотя 2016 г. был отмечен нестабильной геополитической ситуацией, не раз корректирующей планы нашего предприятия, его порт "Ника-Тера" завершил довольно успешно. Вызовы нас укрепили, а работа по упреждению рисков помогла устоять перед трудностями.

Мы приступили к реализации стратегии привлечения новых клиентов. Как результат, впервые начали работать с древесиной, соей и сорго, системно стали перегружать ячмень, тогда как в предыдущие годы грузили лишь пробные его партии. Диверсифицировав риски от возможных потерь, нам удалось загрузить работой предприятие.

Велись работы по улучшению внутренней логистики — реализован масштабный проект по строительству собственной железнодорожной инфраструктуры: компания построила и сдала в эксплуатацию 9 дополнительных ж/д путей протяженностью более 3 км, 15 стрелочных переводов и новый специальный весовой комплекс.

Велась реконструкция системы аспирации — на более старых технологиях устанавливалась новая система пылеподавления. Тем самым улучшались условия работы сотрудников, повышался уровень охраны окружающей среды и уменьшались потери груза. Увеличивая оперативность работы порта, были закуплены два портальных крана.

Продолжая совершенствовать комплекс по перевалке зерновых, в прошлом году был введен в эксплуатацию участок по очистке и сушке зерна, благодаря чему клиенты теперь могут непосредственно в порту доводить свой товар до экспортного качества. В тестовом режиме запущена вторая погрузочная машина, с помощью которой станет возможным загружать зерновыми культурами одновременно 2 судна.

В условиях постоянно увеличивающейся конкуренции мы находим новые решения по повышению эффективности ведения бизнеса. В планах — строительство складов для шрота. С реализацией данного проекта мощности зернового терминала увеличатся на 20 тыс. т единовременного хранения. Также в наши планы входит строительство дополнительной накопительной площадки на 200 автомобилей, нового лабораторно-визировочного комплекса и благоустройство мест отдыха для водителей.

В новом году мы продолжим работы по увеличению грузооборота, модернизации предприятия, улучшению условий работы сотрудников и клиентов. С учетом современных тенденций, общим результатом работы должно стать увеличение мощности зернового терминала минимум на 1 млн т в год. Для этого мы приложим все усилия. Этому будут способствовать поддержка и инвестиции Group DF. Ведь после приобретения предприятия группой компаний в развитие морского терминала начали вкладывать крупные инвестиции. Была разработана серьезная инвестиционная программа, которая стала активно осуществляться. Инвестплан на $150 млн, рассчитанный на 5 лет, сегодня практически полностью реализован, хотя была потрачена меньшая сумма — около $120 млн.

Для того, чтобы быть конкурентоспособным, необходимо все время двигаться вперед, поэтому в 2017 г. желаю всем роста. Пусть наступивший год принесет вкус новых побед и достижений, все задуманное непременно свершится.

НИКУЛИН Сергей Георгиевич,
директор ГП "ЧЕРНОМОРНИИПРОЕКТ":

Итоги ушедшего 2016 г. для коллектива института были, можно сказать, успешными. Нашими специалистами разработана проектная документация на строительство ряда крупных объектов инфраструктуры морских портов не только в Украине, но и за рубежом.

В их числе можно назвать реконструкцию водных подходов, маневровых зон и операционных акваторий в порту "Южный", проект и рабочую документацию на строительство специализированного комплекса навалочных грузов в том же порту, мультимодальный грузовой район в пору "Палдиски Северный" (Эстония), причалы для перегрузки бокситов в порту Конакри (Гвинея).

В части планов на будущее, это зависит от Вас, уважаемые Заказчики, поэтому мы надеемся на плодотворное сотрудничество в 2017 г. и последующие годы.

Всем коллективом желаем крепкого здоровья и благополучия.



ЕГОРОВ Геннадий Вячеславович,
генеральный директор Морского Инженерного Бюро:

Для Морского Инженерного Бюро 2016 г. оказался насыщенным реализацией самых разных проектов. Помимо продолжения строительства уже известных серий танкеров, сухогрузов и комбинированных судов смешанного река море плавания с рекордными технико-экономическими показателями, компанией были созданы перспективные проекты круизных пассажирских судов, арктического ледокола, железнодорожно-автомобильно-пассажирских паромов, многофункциональных арктических спасателей-снабженцев, буксира-пожарника, водолазного катамарана, составного судна для Днепра и других судов, часть из которых уже построена и будет строиться в 2017 г. и последующие годы. 5 декабря 2016 г. в Баку было создано совместное с Азербайджанским Каспийским Морским Пароходством предприятие "Каспийское Морское Инженерное Бюро", которое позволит расширить сферу деятельности и выйти на новые рынки.

Не забывало Бюро и о традиционной научной деятельности: сотрудники компании опубликовали более 60 печатных работ, результаты исследований и новые разработки были представлены на 20 международных конференциях и форумах по всему миру. Продолжается участие в Международном Конгрессе по конструкции судов и морских сооружений.

2017 г. ожидается продуктивным и разносторонним. Уже в январе начались разработки следующего поколения грузовых судов смешанного плавания. Запускается в работу технический проект первого в истории компании судна рыбопромыслового флота.

Хотелось бы пожелать в 2017 г. не терять мотивации и трудиться на перспективу!



ПАО "Укрзализныця" в лицах и цифрах — итоги 2016 г.

"Буду откровенным — не представлял реального масштаба трудностей и проблем у компании".
Войцех Балчун



В прошлом году в "Укрзализныцю" пришли профессионалы с четкой принципиальной позицией, к тому же не завязанные в местных коррупционных схемах. Глава Правления ПАО "Укрзализныця" Войцех Балчун как-то отметил в *Facebook*, что ему довелось столкнуться в Украине с серьезными проблемами, причем не только технического и экономического характера — на новое руководство сразу же обрушился шквал критики, в основном с переходом на личности. Однако польская команда оказалась "крепким орешком" и к концу года, когда пришло время подводить итоги, В. Балчун написал, что работа в "Укрзализныце" начинает давать свои первые результаты.

"Несмотря на гигантское сопротивление и колоссальные риски, пожинаем скромные, но успехи. Мы стабилизировали компанию, начали кадровые изменения. Заложили структурные и организационные изменения, которые должны стать основой для системной реформы, — с уверенностью заявил глава Правления ПАО "Укрзализныця". — Я также отдаю себе отчет в огромных ожиданиях общества. У меня есть чувство ответственности и миссии. Я по-настоящему полюбил Украину и горжусь тем, что встретил здесь много замечательных свободомыслящих людей с искренним сердцем. Самое ценное мое достижение здесь измеряется не гривнями, тоннами или грузопотоками. Главная победа то, что люди верят мне, все понимают и поддерживают!"

В конце 2016 г. наиболее бурные дискуссии вокруг железной дороги велись по вопросам повышения грузовых тарифов.

22.12.2016 г. Тарифный совет при Мининфраструктуры рассмотрел проект приказа, который предусматривает индексацию тарифов на перевозку грузов в пределах Украины на 25% с февраля 2017 г. Это даст "Укрзализныце" дополнительно 11 млрд грн. доходов, которые планируется направить на заказы отечественным предприятиям нового подвижного состава и материалов для ремонта путевого хозяйства.

Кроме того, проектом приказа Мининфраструктуры предусмотрена дерегуляция вагонной составляющей на грузоперевозку в собственных вагонах ПАО "Укрзализныця" после внесения соответствующих изменений в распоряжение КМУ от 9.04.2012 г. № 209. Индексация тарифов и дерегулирование вагонной составляющей предусмотрены также проектом консолидированного финансового плана ПАО "Укрзализныця" на 2017 г.

Каждое повышение стоимости грузовых (или пассажирских) перевозок встречает серьезное сопротивление. Справедливости ради надо заметить, что ПАО "Укрзализныця" не может самостоятельно, без согласования с рядом министерств и ведомств менять стоимость перевозки грузов. 27.12.2016 г. глава Правления ПАО "Укрзализныця" Войцех Балчун в ходе итоговой пресс-конференции отчитался перед Министерством инфраструктуры о том, что железнодорожники ведут открытый диалог с бизнесом по тарифному вопросу. Диалог, правда, больше напоминает два монолога: один — голос железной дороги, второй (хор голосов) — металлургов, зернотрейдеров и прочих грузовладельцев, которые вряд ли продемонстрируют лояльность к решению, увеличивающему их затраты.

Со своей стороны, железнодорожники напоминают о той социальной нагрузке, которую несет "Укрзализныця", и обижены тем, что бизнесмены не спешат продемонстрировать ответственное отношение к проблемным вопросам железнодорожной отрасли.

"Отсутствие действенного механизма компенсации за пассажирские перевозки по тарифам ниже рентабельности приводит к перекрестному субсидированию пассажирских перевозок за счет грузовых, что негативно влияет на финансовое состояние железнодорожной отрасли. В 2016 г. на перекрестное субсидирование пассажирских перевозок за счет грузовых ушло около 9,9 млрд грн., а в 2017 г., по прогнозу, — более 11 млрд грн.

При индексации тарифов общая рентабельность отрасли будет иметь отрицательное значение — -3,8%, а рентабельность перевозок составит лишь 6,8%", — сообщили в департаменте коммерческой работы ПАО.

Поступления от индексации грузовых тарифов и дерегуляции вагонной составляющей в тарифах на перевозку грузов в собственных вагонах ПАО "Укрзализныця" позволят частично компенсировать затраты на модернизацию и обновление подвижного состава, которые в целом запланированы на 2017 г. в сумме 7,538 млн грн., или 27,5% от общей суммы капитальных инвестиций.

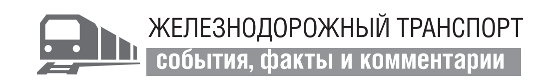
Железнодорожники обещают отчитаться за каждую гривню, полученную от повышения тарифов. За счет индексации грузовых тарифов планируется ряд приобретений. В частности, 3 тыс. полувагонов железнодорожники построят на собственных вагоноремонтных заводах и приобретут 100 ед. фитинговых платформ.

ГРУЗЫ

По данным оперативной отчетности, в 2016 г. ПАО "Укрзализныця" перевезло 342,7 млн т грузов, практически на уровне 2015 г. (-2,1%). Объемы перевозок увеличились во внутригосударственном сообщении и импорте, уменьшились в экспорте и транзите.

Показатели	2015 г.	2016 г.		2017 г., прогноз	
	млн т	млн т	% к 2015 г.	млн т	% к 2016 г.
Перевезено грузов	350	342,7	97,9	348,8	101,8

Так, за 11 месяцев увеличились объемы перевозки во внутреннем сообщении — на 13001,2 тыс. т, или на 8,8%, и импорте — на 1431,5 тыс. т, или на 4,3%. Уменьшение в транзите составляет 6891,6 тыс. т, или 30,8%, в экспорте — 12068,7 тыс. т, или 10,3%.



Увеличение перевозок во внутригосударственном сообщении обусловлено тем, что после 4 лет падения украинская промышленность показывает рост.

В консенсус-прогнозе, обнародованном на сайте Минэкономразвития, отечественная экономика в 2017 г. должна вырасти на 2,9% (ранее прогнозировалось 2,5%), при ожидаемой инфляции 9%. В 2016 г. рост ВВП Украины ожидается на уровне 1%, при инфляции 13,1%.

Рост импорта в основном связан с увеличением перевозок угля в условиях недостаточного обеспечения украинских металлургических предприятий и ТЭС отечественным сырьем из-за военных действий на востоке страны.

На сегодняшний день рост украинского экспортного потенциала сдерживается убытками от военного конфликта на востоке (потерей 20% производственных мощностей), искусственными ограничениями российского экспортного спроса, невысокими ценами на сырьевые товары и ослаблением финансового сектора. Больше всего экспортные перевозки снизились в РФ (-8,4 млн т) из-за дискриминационных ограничений и запретов на перевозки грузов российской стороной и в Китайскую Народную Республику (-8,1 млн т), учитывая определенную переориентацию железной руды на внутренний рынок, а также дефицит вагонов и локомотивов.

В 2016 г. обострилась негативная тенденция, которая сложилась в предыдущие годы в сегменте транзитных перевозок. Показатель объемов транзитных перевозок самый низкий за последние 20 лет. В основном снизились транзитные перевозки из РФ, где формируется 80% украинского транзита, из-за последовательной политики по максимальной переориентации российского экспорта на российские порты за счет сокращения доли соседних государств (Украины и стран Балтии).

Ожидаемый объем перевозок крупнотоннажных контейнеров по территории Украины за 2016 г. составил 252,2 тыс. контейнеров (что на 45% больше, чем за 2015 г., когда перевезли 174,1 тыс. контейнеров).

Увеличение объемов перевозок грузов в контейнерах произошло за счет открытия дополнительных станций для перевозок контейнеров, а также усиления контроля за грузами, которые следуют в составе внутренних контейнерных поездов, соединяющих морские порты Украины и основные отечественные промышленные центры.

Увеличение объемов перевозок крупнотоннажных контейнеров наблюдается в экспортном сообщении на 36%, в импортном — на 38% и во внутреннем — на 51%.

Также значительно выросли объемы перевозок контейнеров в составе контейнерных поездов. Так, за 2016 г. по территории Украины железнодорожники перевезли, по оперативным данным, 60350 контейнеров, что на 41% больше объемов перевезенных контейнеров в составе контейнерных поездов в 2015 г. (42871 контейнер). Значительно увеличились объемы перевозок контейнеров в составе контейнерных поездов "Днепровец" (Одесса-Порт—Днепропетровск-Лиски—Одесса-Порт), "Ника" (Никополь—Ильичевск—Никополь) и по маршруту Словакия (Кошице)—РФ (Перспективная) и обратно. В 2017 г. планируется продолжить работу по наращиванию объемов контейнерных перевозок.

"ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ"

Одним из проектов, которые продолжала развивать польская команда, был "Шелковый путь". Это вынужденная мера: поскольку РФ запрещает следование транзитных грузов с территории России на территорию Украины, то фактически проект "Шелковый путь" является необходимостью для развития транзитного потенциала Украины.

В частности, ведутся переговоры об использовании мощностей транспортного маршрута через Черное и Каспийское моря со стратегическими европейскими партнерами. В 2017 г. планируются перевозки грузов в контейнерах из стран ЕС в Китай и обратно с использованием паромных переправ Черного и Каспийского морей.

За 2016 г. "Шелковым путем" — через морские порты, погрузочные комплексы и паромы Украины — перевезено 3746 вагонов грузов (172 тыс. т). В т.ч. импортных — 1351 вагонов (26,348 тыс. т), экспортных — 1996 вагонов (121,7 тыс. т), транзитных — 399 вагонов (23 тыс. т).

За 2015 г. было перевезено 7778 вагонов (326,634 тыс. т), в т.ч. импортных — 1961 вагон (10,953 тыс. т), экспортных — 5357 вагонов (288,762 тыс. т), транзитных — 460 вагонов (26,919 тыс. т).

С целью организации перевозок из стран Европы в Китай, ПАО "Укрзализныця" был разработан график движения контейнерного поезда по территории Украины. Средняя скорость его следования, установленная графиком движения поезда по маршруту западные пограничные станции Украины—станция Ильичевск-Паромная составляет около 1150 км в сутки. Так, расстояние в 971 км по маршруту Ильичевск-Паромная—Изов поезд преодолевает за 20 часов, 1068 км по маршруту Ильичевск-Паромная—Ужгород — за 22 часа, 1038 км по маршруту Ильичевск-Паромная—Чоп — за 21,5 часа.

Кроме того, на 2017 г. предусмотрена разработка графика движения контейнерного поезда по всему маршруту следования, а именно: страны Европы—Украина—Грузия—Азербайджан—Казахстан—Китай через паромные переправы Черного и Каспийского морей.

ПАО "Укрзализныця" прилагает все усилия по привлечению грузов и увеличению потенциала этого транспортного маршрута для перевозок украинских и транзитных контейнеров из стран ЕС на рынки стран Кавказа, Средней Азии и Китая.



КАПИТАЛЬНЫЕ ВЛОЖЕНИЯ

С начала каденции Войцеха Балчуна основным вектором внимания польской команды стало обновление подвижного состава "Укрзализныци": были подписаны несколько меморандумов о сотрудничестве с ведущими украинскими и иностранными производителями, в частности с ПАО "Крюковский вагоностроительный завод", с компаниями Siemens, Pesa Bydgoszcz, китайской компанией CRRC International Corp., Ltd, Bombardier, General Electric.

Принципиальной позицией руководства "Укрзализныци", как неоднократно заявлялось, является локализация производства в Украине. "Мы заинтересованы найти надежного партнера, совместно с которым можно будет построить новый современный локомотив. Ключевым требованием является локализация производства в Украине, ведь у нас достаточно мощностей для дальнейшего производства и обслуживания новых локомотивов", — сообщил во время встречи с CRRC Войцех Балчун.

Однако пока меморандумы остаются лишь "протоколами о намерениях" — на пути реализации амбициозных планов стоит все тот же финансовый вопрос.

Напомним, что с 2006 г. по 2015 г. "Укрзализныця" приобрела и построила на собственных мощностях вагоноремонтных предприятий всего лишь 6870 грузовых вагонов. В то же время парк грузовых вагонов "Укрзализныци" за последние 10 лет сократился значительно — со 147 тыс. ед. в 2006 г. до 106 тыс. ед. в 2016 г.

На 2016 г. было запланировано всего лишь 30 грузовых вагонов (2 полувагона и 28 окатышевозов). Под конец 2016 г., сэкономив на не проведенных по различным причинам тендерах, "Укрзализныця" заказала еще 370 полувагонов: 100 построил "Дарницкий вагоностроительный завод", 70 — "Стрыйский вагоностроительный завод", 200 — "Панютинский вагоноремонтный завод". Плановая стоимость одного полувагона почти 800 тыс. грн. без НДС. Еще 650 полувагонов заказали в 2016 г. у вагоностроительных компаний Украины.

В 2017 г. проектом финансового плана предполагается рекордное обновление — 8890 грузовых полувагонов: 5890 планируется приобрести за счет кредитных средств Европейского банка реконструкции и развития и 300 построить на собственных мощностях. Это уже больше похоже на то, что "Атлант расправляет плечи".

Среднерыночная стоимость новых грузовых вагонов на рынке Украины в августе 2016 г. составила (без НДС): полувагона — 815 тыс. грн., крытого вагона — 989 тыс. грн., окатышевоза — 910 тыс. грн., фитинговой платформы — 775 тыс. грн.

На капитальное строительство в 2016 г. направлено 3019 млн грн., в т.ч. в реконструкцию путей, стрелочных переводов и переездов — около 1800 млн грн., строительство Бескидского тоннеля — 753,9 млн грн. Кроме того, средства вкладывались в электрификацию участков, строительство и реконструкцию систем электроснабжения, сетей связи, телекоммуникаций, информационных систем, вокзалов, депо, котельных и др. объектов.

Прогнозом финансового плана на 2017 г. предусматривается освоение капитальных инвестиций ПАО "Украинская железная дорога" на сумму 27408,8 млн грн., что составляет 47,4% от потребности в капитальных инвестициях на 2017 г., в т.ч. за счет: собственных средств (амортизации и т.д.) — 18156,2 млн грн.; привлеченных средств — 9001 млн грн.; других источников (средств инвесторов) — 103,1 млн грн.; средств государственного и местных бюджетов — 148,5 млн грн.

Приоритетным направлением инвестиционной деятельности является обновление подвижного состава на сумму 15870,3 млн грн., или 57,9% от общей суммы капитальных инвестиций. В частности, за счет средств ЕБРР и собственных прогнозируется приобрести около 5900 ед. полувагонов на сумму 4800 млн грн.

За счет кредитных средств KFW в рамках Меморандума о совместных намерениях правительства Украины и правительства Федеративной Республики Германия планируется приобрести 12 тепловозов на сумму 1800 млн грн. Напомним, что последний локомотив был приобретен "Укрзализныцей" в 2007 г.

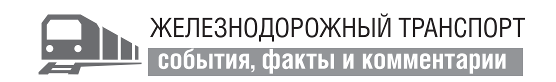
Путейцы в 2017 г. планируют освоить 8883,4 млн грн. капитальных инвестиций на реконструкцию и строительство объектов. Планируется реконструкция участка Долинская—Николаев с повышением пропускной способности направления Знаменка—Долинская—Николаев; участка Березино—Басарабяска; электрификация участков Ковель—Изов—госграница и Потоки—Золотнишине. Также будет продолжено строительство Бескидского тоннеля.

Основными направлениями выполнения реконструкции пути в текущем году являются: Киев—Конотоп—Зерновое, Казатин—Шепетовка, Жмеринка—Хмельницкий, Жмеринка—Вапнярка, Мироновка—Пятихатки—Красноармейск, Волноваха—Камыш-Заря, Полтава—Кременчуг, Основа—Купянск, Купянск—Тополи, Харьков—Полтава, Новоалексеевка—Геническ—3,1 км, Вольнянск—им. А. Алимова.

Увеличение объемов перевозок в направлении предприятий и портов Мариуполя позволит своевременно доставлять сырье и вывозить готовую продукцию мариупольским металлургическим предприятиям, улучшит пассажирское сообщение.

ПАССАЖИРСКИЙ СЕКТОР

Расширяется сеть курсирования скоростных поездов Интерсити+. На сегодняшний день железными дорогами Украины курсируют 14 пар скоростных поездов категории Интерсити+ и Интерсити, соединяющих столицу Украины с крупными промышленными, культурными, туристическими, курортными и областными центрами страны (из Киева в Харьков, Львов, Покров-



скую (ст. Красноармейск), Запорожье, Днепр (ст. Днепропетровск), Константиновку, Одессу, Тернополь, Кривой Рог).

Спрос на скоростные железнодорожные перевозки постоянно растет. За весь период курсирования скоростных поездов категории Интерсити+ и Интерсити (май 2012 г.—декабрь 2016 г.) ими перевезено более 11,7 млн пассажиров. Так, в 2015 г. впервые за год перевезено более 3 млн пассажиров, а в 2016 г. перевезено около 3,8 млн пассажиров.

В конце 2016 г. введено новое сообщение, которое соединит столицу Украины с соседней Польшей: с 23 декабря 2016 г. скоростной поезд Интерсити+ курсирует по маршруту Киев—Перемышль.

В 2017 г. скоростными поездами планируется перевезти более 4,4 млн пассажиров. Такая тенденция увеличения пассажиропотока требует дальнейшего развития сети скоростного движения на железных дорогах Украины. Поэтому на 2017 г. предусматривается закупка 4 межрегиональных скоростных поездов в составе вагонов локомотивной тяги в вагонной комплектации. Расчетная окупаемость составляет около 4 лет, что в нынешних условиях эффективного использования средств "Укрзализныци" является важным аспектом.

Обновление коснется также и пассажирского парка: согласно проекту финплана предполагается закупка 6 дизель-поездов (рельсовых автобусов) и 50 пассажирских вагонов.

Понимая необходимость срочного обновления подвижного состава "Укрзализныци", перед самым окончанием 2016 г. правительство разрешило использовать средства до утверждения финплана. По этому поводу Войцах Балчун написал радостную новость на своей страничке в *Facecbook*: "В режиме онлайн следили за принятием сегодня решения правительства о разрешении осуществить в 2017 г. расходы на оплату капитальных инвестиций на первоочередные направления в размере до 16 млрд грн. до утверждения финансового плана. Хорошая новость пришла во время заседания Правления. Так, в повестку дня попал еще один вопрос: решили без раскачки запускать все необходимые процедуры для освоения этих средств. Согласились, что они пойдут на ремонт путей, энергетику, подвижной состав, материалы для строительства собственных вагонов. Можно начинать реализовывать график основных инвестпроектов на 2017 г. Дали команду готовить под это решение все необходимые тендеры, чтобы не терять времени. Конкретное предложение членов Правления — ориентируемся уже сейчас на строительство 3000 вагонов, чтобы успеть сделать это до июня. Спасибо за сегодняшнее решение правительства Премьеру, вице-премьерам и министру инфраструктуры! За это мы должны бороться каждый день! С Новым 2017-м годом!"

ГАЛАТ Елена

Уважаемые коллеги, партнеры и читатели журнала "Транспорт"!

2016 г. был сложным годом для наших клиентов, да и всей системы железнодорожной логистики в Украине. Ограничения на транзит, введенные Российской Федерацией, а также операционные проблемы "Укрзализныци", существенно изменили объемы и структуру товарной номенклатуры, перевозимой железнодорожным транспортом. Компания "КВАДРО ЦЕНТР", будучи одним из крупнейших собственников новых крытых вагонов в стране, пыталась удовлетворить потребности грузоотправителей в качественном подвижном составе, не имеющем ограничений на транзит.

В целом для нашей компании 2016 г. можно назвать годом сфокусировки на повышении производительности работы собственного подвижного состава, более плотной увязки планирования маршрутов курсирования подвижного состава с потребностями собственников грузов в перевозке. Понимая, что прошедший год был крайне сложным для наших клиентов в плане реализации продукции, мы много уделяли внимания индивидуальным подходам работы с каждым клиентом и выработке гибких условий подачи подвижного состава, формирования отправок и осуществления оплат. И хотя инфраструктурные проблемы (неритмичность работы тягового подвижного парка "Укрзализныци", сложности в вывозе вагонов с припортовых станций) в худшую сторону корректировали наши планы, мы пытались находить приемлемые для нас и наших клиентов пути решения проблем.

В наступившем 2017 г. мы планируем стать еще более весомым игроком на рынке перевозок в крытом подвижном составе и укрепить свои лидирующие позиции среди компаний Украины, имеющих свой собственный парк. Также мы продолжим плотное сотрудничество с нашими клиентами с целью улучшения интеграции их производственных и сбытовых возможностей с логистической составляющей цепи поставок.

Хочу пожелать коллегам, партнерам, читателям нашего журнала "Транспорт" веры в свои силы и реализации намеченных планов.

ТКАЧУК Александр Александрович,
директор ООО "КВАДРО ЦЕНТР"

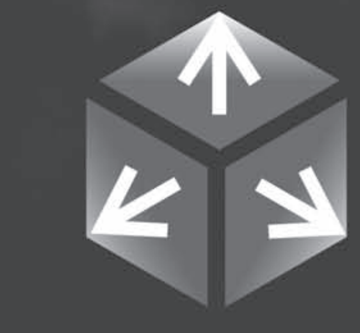












ТРАНСПОРТ & ЛОГИСТИКА

11-я МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА

3-5 октября 2017

Футбольный манеж, пр. Победителей, 20/2
Минск, Республика Беларусь

Тел.: (375-17) 306 06 06, факс: (375-17) 203 33 86
E-mail: transport@tc.by http://tc.by

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА и КОММУНИКАЦИЙ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

T&C ЗАО «ТЕХНИКА и КОММУНИКАЦИИ»

2 лица FCR, или FCR как инструмент торгового финансирования

Forwarders Certificate Receipt (FCR) или сертификат (расписка) о получении груза — документ, который широко известен в кругах экспедиторов как один из инструментов защиты прав грузовладельца от незаконного распоряжения грузом в процессе его перевозки и доставки грузополучателю.

Проформа данного документа и условия относительно его выдачи были разработаны Международной федерацией экспедиторских ассоциаций (FIATA) еще в 1955 г. Основная цель документа состояла в том, чтобы обеспечить и урегулировать взаимоотношения экспедитора и заказчика экспедиторских услуг. Со временем проформа стала активно использоваться практически во всех европейских странах как неотъемлемая часть договорных отношений с экспедитором.

Согласно правилам FIATA, FCR — это сертификат (расписка) о получении груза, который выдается экспедитором, действующим в качестве агента грузоотправителя или грузополучателя, подтверждающий принятие экспедитором груза под свою ответственность/в свое распоряжение.

По общему правилу, выдавая FCR, экспедитор удостоверяет, что получил определенный груз вместе с инструкциями по распоряжению этим грузом, а именно: для отправки определенному грузополучателю.

УКРАИНСКАЯ ПРАКТИКА

Последние 20 лет FCR широко используется и в Украине. При этом если ранее FCR использовалась классически — как расписка экспедитора о получении груза, в настоящее время суть FCR меняется и этот документ все больше используется как один из инструментов торгового финансирования при осуществлении операций по экспорту товара с территории Украины.

Несмотря на достаточно активное использование FCR в Украине, правила выдачи данного документа и ответственность экспедитора за нарушение условий его выдачи на законодательном уровне в Украине не урегулированы. Единственным документом, который регулирует отношения сторон по выдаче и применению FCR в Украине, являются Правила и рекомендации по пользованию документами и формами FIATA, утвержденные *Решением правления Ассоциации международных экспедиторов Украины (протокол № 2 от 08.10.2009).*

Данные правила содержат общие положения касательно понятия и применения документов FIATA (FCR посвящен Раздел 2.1 Правил), порядок получения, хранения, оформления и использования документов и форм FIATA экспедиторскими фирмами — членами Ассоциации международных экспедиторов Украины (АМЭУ).

Согласно правилам, FCR выдается экспедитором на бланках, которые являются документами строгой отчетности. Выдача и использование бланков подлежит учету.

На практике далеко не все экспедиторы, предоставляющие услуги на территории Украины и использующие в своей работе FCR, являются членами Ассо-



циации. Поэтому выдача FCR, как правило, осуществляется экспедиторами на собственных бланках. При этом порядок и последствия выдачи FCR таким экспедитором остаются неурегулированными.

В лучшем случае, при заключении договора на транспортно-экспедиторское обслуживание в договоре лишь делается упоминание о выдаче FCR. При этом понятие порядок и последствия выдачи FCR остаются неурегулированными, что может повлечь за собой ряд неблагоприятных последствий как для заказчика транспортно-экспедиторских услуг, так и для третьих, вовлеченных в схему, лиц.

Ведь в том случае, если выдавший FCR экспедитор не является членом АМЭУ, правила АМЭУ не являются императивными для экспедитора, а, соответственно, выдача ФСР не влечет для сторон никаких юридических последствий.

Выходом из ситуации может стать ссылка в договоре экспедирования на Правила и рекомендации по пользованию документами и формами FIATA, утвержденные Решением АМЭУ. Однако, учитывая, что в современных условиях роль FCR претерпевает изменения, с точки зрения защиты интересов сторон, наилучшим вариантом является разработка собственных условий по выдаче FCR применительно к конкретной избранной сторонами схеме. Такие условия могут быть имплементированы в договор экспедирования в качестве отдельного раздела, а могут существовать в качестве самостоятельного документа, который клиент экспедитора принимает путем подписания основного договора.

Хотя FCR крайне редко становится предметом судебных споров, в нашей практике было дело, когда, отстаивая интересы покупателя груза по внешнеэкономическому контракту, нам, ссылаясь на FCR, удалось не только арестовать груз в качестве обеспечения иска, но и впоследствии истребовать его из чужого незаконного владения экспедитора, который, вопреки полученным инструкциям, отказывался осуществлять отгрузку груза в пользу покупателя.

Залогом успеха в данном деле послужил тот факт, что, подписывая запродажный контракт, покупатель настоял на том, чтобы в контрактах купли-продажи и экспедирования был подробно урегулирован вопрос выдачи FCR.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ FCR В СХЕМАХ ТОРГОВОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ

По общему правилу, выдавая FCR, экспедитор удостоверяет, что:

— он или его агент принял указанный в FCR груз, и право распоряжения этим грузом принадлежит исключительно ему;

— груз находится в хорошем по внешнему виду состоянии и соответствует требованиям транспортировки;

— подробности, указанные в документе, соответствуют инструкциям, которые экспедитор получил.

Учитывая основные функции и гарантии, которые влечет за собой выдача FCR, данный документ в какой-то мере можно сравнить с коносаментом.

Так, FCR подтверждает передачу груза под контроль определенного лица (экспедитора) и, соответственно, выполнение своих обязательств поставщиком; служит доказательством заключения договора с экспедитором и в какой-то мере воспринимается как титульный документ, подтверждающий право собственности лица, которое владеет оригиналом.

Конечно, последнее утверждение не совсем верно. FCR не титульный документ, не ценная бумага, и право на груз не может быть передано путем передачи оригинала FCR. Этим-то FCR и отличается от коносамента, так что FCR служит некоей гарантией того, что обязательства поставщика выполнены, а экспедитор будет следовать инструкциям держателя FCR.

Тем не менее, в настоящее время FCR активно используется как инструмент торгового финансирования, в том числе и при осуществлении нерезидентами экспорта товара с территории Украины.

Торговая схема, как правило, предполагает заключение договора залога на закупленный товар. При этом помимо залога товара, закупка которого финансируется банком, условия выдачи кредита предполагают выдачу FCR в пользу банка-кредитора. Выдача осуществляется экспедитором, который принял товар под свой контроль. Выдача FCR в пользу банка позволяет последнему сохранять контроль над товаром. То есть отгрузка товара не происходит до получения соответствующих инструкций банка — держателя оригинала FCR.

Учитывая описанную выше схему финансирования, когда FCR предоставляется банку как один из документов, против которого осуществляется выдача кредитного транша, в Украине становится популярной тема так называемого протэктинг экспедирования, когда основной задачей экспедитора является лишь выдача оригинала FCR, который впоследствии предоставляется банку. При этом, выдавая стандартный FCR, экспедитор фактически не контролирует движение груза и не может влиять на его отгрузку.

В качестве иллюстрации того, какие негативные последствия может повлечь за собой нестандартное использование FCR при недостаточном регулировании процесса, можно привести следующий пример из нашей практики.

К украинской экспедиторской компании была предъявлена претензия на внушительную сумму, якобы в связи с недостачей груза, переданного под контроль экспедитора.

При анализе документов выяснилось, что экспедитор заключил трехсторонний контракт с поставщиком и покупателем украинского товара, по условиям которого экспедитор обязан был ежедневно издавать FCR на партию груза, размещенного на складе на имя поставщика.

Примечательно то, что в отличие о базовых правил выдачи FCR, по которым FCR на партию груза выдается лишь в одном экземпляре, в данном случае на одну и ту же партию груза экспедитором было выдано несколько FCR, но под разными номерами и разными датами.

Таким образом, если следовать стандартным правилам выдачи FCR, выдав FCR, экспедитор подтвердил, что груз в количестве, которое было указано в FCR, находится под его контролем и может быть отгружен по требованию держателя оригиналов FCR. Фактически же экспедитор никак не контролировал находящийся на складе груз и не обладал полномочиями давать складу какие-либо инструкции в отношении груза.

Данный пример достаточно наглядно показывает те риски, с которыми может столкнуться как экспедитор, так и держатель выданного им FCR в том случае, если стороны неверно трактуют значение изданного документа.

Для снижения подобных рисков при "нестандартном" использовании FCR, всем заинтересованным лицам, прежде всего, необходимо убедиться в закреплении правил издания и выдачи FCR. Без четкого закрепления порядка выдачи, использования, аннулирования FCR, изменения/отзыва инструкций может сложиться ситуация, когда экспедитор не несет ответственность за свои действия. При использовании экспедитором собственной формы FCR в нее должны быть включены условия, регулирующие порядок ее выдачи, осуществления отгрузки груза и другие существенные условия.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Конечно, необходимо индивидуально подходить к каждому договору транспортного экспедирования, заключенного путем выдачи FCR, а также к схеме, в рамках которой предполагается издание FCR. В случае, если экспедитор не контролирует груз и не может выполнить поручение по его отгрузке, выдача стандартного FCR (в классическом его понимании) недопустима. В этом случае условия выдачи FCR необходимо прописывать индивидуально с учетом особенностей схемы, фактических функций и полномочий экспедитора.

Разумеется, правила использования FCR глубоко диспозитивны, поэтому упомянутая "недопустимость" выдачи FCR экспедитором весьма условна. Просто в таком случае экспедитор принимает на себя довольно значительные риски. Ведь все "лица" FCR теснейшим образом взаимосвязаны, и не зря же FCR называют коносаментом транспортного экспедитора. Естественно, жаль, что в законодательстве Украины правовой режим FCR не урегулирован, так как практика его использования чрезвычайно широка. Однако использование FCR отнюдь не запрещается, а в отношениях между частными лицами в Украине действует принцип: что не запрещено прямо законодательством, то разрешено.

ГОРОВАЯ Карина,
старший юрист Interlegal,
Международная юридическая служба

Уважаемые коллеги, партнеры и читатели журнала "Транспорт"!

2016 год был непростым для рынка международных перевозок вообще и для нашей фирмы в частности. Тем не менее, подводя итоги 2016 года, можно констатировать, что Interlegal продолжал развиваться. Так, нами открыта новая практика личного адвокатского сервиса для наших клиентов из Transport, Shipping & International Trade. Эти вопросы деликатные и требуют особого внимания! Основными являются: защита в уголовном процессе, вопросы налогообложения, ДТП и дорожная полиция, вопросы наследования, семейные отношения.

По результатам рейтинга "Юридической Газеты" фирма заняла первое место в практике морского и транспортного права среди всех юридических фирм Украины. Могу сказать, что Черное море стало внутренним морем для Interlegal, поскольку во всех прибрежных странах имеются офисы, которые объединили с нами свой бизнес, либо ассоциированные офисы. Мы с оптимизмом смотрим в будущее.

Наши планы на 2017 год базируются на твердом фундаменте наших достижений. Украинская политика и законодательство весьма противоречивы, однако мы убеждены, что выбор основной практики, центром которого является морское право и международная торговля, сделанный более двадцати лет назад, не подведет нас и в будущем.

Желаю коллегам, партнерам, читателям журнала "Транспорт" творческих успехов, терпения и удачи в бизнесе. Конечно же — личного благополучия, здоровья и счастья. Семь футов под килем!

НИЦЕВИЧ Артур Александрович, руководитель
Международной юридической службы Interlegal, партнер, адвокат



Организация перевозки опасных грузов автомобильным транспортом в Украине



Процесс организации перевозки опасных грузов начинается с определения — что такое опасный груз. Определение термина "опасный груз" дано в Законе Украины "О перевозке опасных грузов": "Опасный груз — это вещества, материалы, изделия, отходы производственной и другой деятельности, которые в результате присущих им свойств и при наличии определенных факторов могут во время перевозки повлечь взрыв, пожар, повреждение технических средств, устройств, сооружений и других объектов, причинить материальные убытки и вред окружающей среде, а также привести к гибели, нанесению травм, отравлению людей, животных, и которые в соответствии с международными договорами, ратифицированными Верховной Радой Украины, или по результатам испытаний в установленном порядке в зависимости от степени их влияния на окружающую среду или человека могут быть отнесены к одному из классов опасных веществ". Перечень и классификация опасных веществ, указанных в этом Законе, следующая:

класс 1 — взрывчатые вещества и изделия;

класс 2 — газы;

класс 3 — легковоспламеняющиеся жидкости;

класс 4.1 — легковоспламеняющиеся твердые вещества;

класс 4.2 — вещества, склонные к самовоспламенению;

класс 4.3 — вещества, выделяющие легковоспламеняющиеся газы при столкновении с водой;

класс 5.1 — окисляющиеся вещества;

класс 5.2 — органический пероксид;

класс 6.1 — токсичные вещества;

класс 6.2 — инфекционные вещества;

класс 7 — радиоактивные материалы;

класс 8 — коррозийные вещества;

класс 9 — другие опасные вещества и изделия.

Опасные грузы в Украине соответствуют следующим государственным стандартам:

ДСТУ 4500-1: 2007 "Грузы опасные. Термины и определения понятий";

ДСТУ 4500-3: 2006 "Грузы опасные. Классификация";

ДСТУ 4500-4: 2006 "Грузы опасные. Методы испытания";

ДСТУ 4500-5: 2005 "Грузы опасные. Маркировка";

ДСТУ 3180-95: "Пестициды. Термины и определения".

В Законе регламентирована организация перевозки опасных грузов, роль и функции государства, определены права и обязанности грузоотправителя, перевозчика и грузополучателя. Целью норматив-

ного регулирования перевозки опасных грузов является предотвращение несчастных случаев с людьми, нанесения материального ущерба владельцам имущества, ухудшения состояния окружающей среды, транспортных средств или других грузов. Нормативное регулирование, т.е. правила перевозки опасных грузов автомобильным транспортом в Украине, кроме обозначенного выше закона, определяются следующими актами:

Законом Украины "О присоединении Украины к Европейскому Соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ)";

постановлением КМУ от 1.06.2002 г. № 733 "Об утверждении Порядка и правил проведения обязательного страхования ответственности субъектов перевозки опасных грузов на случай наступления негативных последствий во время перевозки опасных грузов";

постановлением КМУ от 10.10.2001 г. № 1306 "О Правилах дорожного движения";

приказом МВД Украины от 26.07.2004 г. № 822 "Об утверждении Правил дорожной перевозки опасных грузов";

приказом МВД Украины от 21.03.2008 г. № 130 "Об обеспечении безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом";

рекомендациями ООН по перевозке опасных грузов "Типовые правила".

Совокупные требования нормативных актов структурированы таким образом, чтобы не препятствовать перевозке опасных грузов, за исключением тех, которые слишком опасны для транспортировки. Целью нормативных актов, регламентирующих перевозку опасных грузов, является устранение или сведение к минимуму риска при перевозке таких грузов.

Общими обязанностями грузоотправителя, перевозчика и грузополучателя в соответствии с Законом являются:

проведение мероприятий, направленных на сохранение и обеспечение безопасности груза;

проведение обучения, повышения квалификации персонала, работающего с опасными грузами, и обеспечение медицинского контроля состояния здоровья;

предоставление необходимой информации субъектам перевозки и государственным органам;

осуществление в установленном порядке страхования ответственности в случае наступления негативных последствий перевозки;

компенсация ущерба в случае несвоевременного выполнения своих функций.

Однако к отправителю существуют особые требования, которые можно выделить как:

обеспечение физической защиты, охраны и безопасности опасных грузов до передачи их перевозчику;

передача перевозчику необходимых документов с полной и достоверной информацией об опасном грузе, а при осуществлении дорожной перевозки — аварийной карточки;

подготовка груза к отправлению, передача перевозчику опасного груза в соответствующей упаковке (таре, крупногабаритной таре, контейнерах средней грузоподъемности для массовых грузов), контейнере, цистерне и средстве упаковки;

обеспечение при определенных случаях физической защиты, охраны и сопровождения опасного груза во время перевозки.

В свою очередь, перевозка опасных грузов — это деятельность, связанная с перемещением опасных грузов от места их изготовления или хранения к месту назначения, включая подготовку самого груза, тары, транспортных средств и персонала, прием груза, осуществление погрузочно-разгрузочных операций, а также хранение грузов на всех этапах перемещения. Очень важным моментом в организации перевозки опасных грузов является обеспечение сохранности груза и безопасности перевозки. И дело не только в сохранности грузов в интересах грузовладельца, а более важным является обеспечение безопасности людей, животных и, в целом, окружающей среды, т.е. среды обитания человека. Поэтому перечень прав и обязанностей перевозчика в соответствии с Законом "О перевозке опасных грузов" предоставляет ему возможность осознанно принять решение о перевозке опасного груза и исключает различного рода давление. Перевозчик опасных грузов имеет право на:

своевременное получение опасного груза вместе с соответствующими документами, в которых изложена полная и достоверная информация о грузе;

проведение всесторонней предусмотренной законодательством проверки опасного груза, который принимается к перевозке, и документов на него;

отказ в принятии к перевозке опасного груза в случае несоответствия груза или документов на него требованиям законодательства;

возмещение убытков, причиненных ему в результате предоставления отправителем недостоверной информации о грузе или несвоевременного принятия его получателем.

Перевозчик опасных грузов, в случае принятия решения на перевозку, обязан:

принимать опасные грузы к перевозке, если груз и документы на него отвечают установленным законодательством требованиям;

обеспечивать перевозку опасных грузов в соответствии с требованиями нормативных актов Украины и ратифицированных международных конвенций об автомобильном транспорте;

разработать и согласовать с органами Национальной полиции маршруты и режимы перевозки опасных грузов;

обеспечить своевременный осмотр транспортных средств территориальными органами Министерства внутренних дел Украины и получить соответствующие свидетельства о допуске к перевозке опасного груза;



во время перевозки не отклоняться от согласованного маршрута, соблюдать безопасные условия движения и постоянно контролировать состояние транспортного средства и груза;

перевезти в установленный срок опасный груз и передать его получателю;

в соответствующих случаях осуществлять мероприятия физической защиты и охраны опасного груза.

Обязанность по охране и защите опасного груза распространяется и на отправителя, и на перевозчика. Ответственность за выполнение этой функции возлагается на представителя грузоотправителя или грузополучателя в соответствии с выбранными условиями поставки по договору купли-продажи. В операционной модели перемещения опасного груза грузоотправитель или грузополучатель являются владельцем опасных веществ — товара, права на который переходят от одного к другому в соответствии с договором купли-продажи или в соответствии с договором поставки. В этом случае перевозчик должен быть представителем одной из сторон договора и выполнять его функции в соответствии с требованиями Гражданского кодекса Украины. Расходы на обеспечение охраны и защиты возлагаются на представителя. Данное требование должно быть отражено в условиях договора перевозки.

Перевозка опасных грузов, как оказание услуги, должна осуществляться в рамках лицензии на грузоперевозки, полученной автомобильным перевозчиком в соответствии с требованиями законов Украины "Об автомобильном транспорте" и "О лицензировании видов хозяйственной деятельности".

Перед началом перевозки опасных грузов грузоотправитель должен идентифицировать опасный груз и определить его код ООН, надлежащее отгрузочное наименование, основной и дополнительные виды опасности, а для веществ классов 3, 4.1 (кроме самореактивных веществ), 4.2, 4.3, 5.1, 6.1, 8 и 9 дополнительно — группу упаковки. Для приведенных в Перечне опасных грузов, веществ и изделий в "Европейском Соглашении о международной дорожной перевозке опасных грузов" (ДОПОГ) определены разрешенные способы перевозки. Различают следующие способы перевозки опасных грузов:

в упаковке — перевозка опасных грузов в упаковке, включая контейнеры средней грузоподъемности, для массовых грузов и крупногабаритной таре;

в цистернах — перевозка жидких, порошкообразных, гранулированных или газообразных опасных грузов в автоцистернах, съемных цистернах, контейнерах-цистернах, транспортных средствах-рефрижераторах, вакуумных цистернах для отходов, переносных цистернах и многоэлементных газовых контейнерах;

навалом (насыпью) — перевозка неупакованных твердых веществ и изделий в транспортных средствах или контейнерах.

Все участники перевозки опасных грузов должны учитывать требования относительно обеспечения безопасности, указанные в главе 1.10 ДОПОГ, соразмерно со своими обязанностями.

Опасные грузы передаются для перевозки только тому перевозчику, который предъявил соответствующие документы. Перевозочные документы должны обеспечить точную и полную информацию, соответствующую требованиям нормативных документов о перевозимых опасных грузах. При перевозке опасных грузов перевозочные документы подтверждают соответствие транспортных средств установленным требованиям, прохождение водителями курсов специального обучения, содержат указания о правильных действиях в случае аварии и меры безопасности при обработке грузов, подтверждают правильность выполнения определенных операций, а также указывают маршрут перевозки опасных грузов. На автомобиле наряду с документами, перечисленными в Правилах дорожного движения, должны находиться следующие перевозочные документы:

товарно-транспортная накладная на опасные грузы (в случае если количество грузов не дает возможность загрузить их все в одну транспортную единицу, то составляются отдельные товаротранспортные документы или делаются копии единого документа на количество загруженных транспортных единиц);

письменные инструкции на случай аварии или чрезвычайной ситуации;

ДОПОГ-свидетельство о специальной подготовке водителей транспортных средств, перевозящих опасные грузы;

согласование маршрута дорожной перевозки опасного груза;

свидетельство о допуске транспортных средств к перевозке некоторых опасных грузов;

свидетельство о загрузке контейнера/транспортного средства;

удостоверение личности для каждого члена экипажа транспортного средства с фотографией;

другие документы, необходимые в соответствии с положениями других нормативных документов и международными договорами Украины.

Перечень и количество экземпляров перевозочных документов, а также их содержание зависят от вида и количества перевозимых опасных грузов, способа их перевозки и т.д. Полный перечень провозных документов указан в разделе 9 приказа МВД Украины от 26.07.2004 г. № 822 "Об утверждении Правил дорожной перевозки опасных грузов".

С целью обеспечения надежной охраны и безопасности организатору перевозки опасных грузов следует использовать "Руководство по обеспечению безопасности на автотранспорте", разработанное Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ) в 2004 г.

Перевозка опасного груза осуществляется по маршруту, согласованному с Управлением безопасности дорожного движения Департамента превентивной деятельности Национальной полиции Украины. Согласование дорожной перевозки опасных грузов выдается Национальной полицией Украины через разрешительные центры. Порядок согласования дорожной перевозки опасных грузов определен в разделе 10 "Правил дорожной перевозки опасных грузов". В соответствии с положениями п. 10.3 для получения согласования дорожной перевозки опасного груза перевозчик или уполномоченное им лицо подает в разрешительный центр следующие документы:

заявление, в котором указаны маршрут движения, местонахождение и телефоны отправителя, перевозчика и грузополучателя опасного груза, информация о транспортных средствах, количестве опасного груза, сроке перевозки, а также информация об уполномоченном (ответственном) за перевозку лице;

информацию относительно ДОПОГ-свидетельства о подготовке водителей транспортного средства, которое перевозит опасные грузы, в формате: номер, кем выдано, дата выдачи, срок действия;

информацию о свидетельстве о допуске транспортных средств к перевозке определенных опасных грузов, если такое свидетельство предусмотрено требованиями подпункта "б" пункта 9.1 раздела 9 Правил в формате: номер, кем выдано, дата выдачи, срок действия;

информацию о свидетельстве о подготовке уполномоченного по вопросам безопасности перевозок опасных грузов по автомобильным дорогам в формате: номер, кем выдано, дата выдачи, срок действия;

действующий договор обязательного страхования ответственности субъектов перевозки опасных грузов на случай наступления негативных последствий во время перевозки опасных грузов;

в случае перевозки опасных веществ или изделий, на перевозку которых необходимо дополнительное согласование или разрешение других компетентных органов, копии этого согласования или разрешения, кроме случаев, когда дополнительное согласование или разрешение выдается на основании согласования дорожной перевозки опасных грузов Национальной полицией Украины;

документ, который подтверждает полномочия уполномоченного лица, в случае представления заявления представителем перевозчика.

В случае соответствия документов, предоставленных перевозчиком или его уполномоченным лицом, для получения согласования дорожной перевозки опасного груза установленным требованиям подразделение УБДД ДПД Национальной полиции Украины выдает согласование в срок не позже, чем 10 рабочих дней от даты поступления заявления и документов, прилагаемых к заявлению. Для обеспечения транзитных перевозок опасных грузов разработаны постоянные маршруты, которые утверждены совместным приказом МВД Украины и Министерства инфраструктуры Украины от 2.03.2016 г. № 151/89 "Об утверждении Перечня маршрутов международной дорожной перевозки опасных грузов, движение по которым осуществляется без согласования с уполномоченными подразделениями Национальной полиции Украины".

Порядок проведения упаковочных, погрузочных, разгрузочных работ, а также возможность совместимости опасных грузов при перевозке определены "Правилами дорожной перевозки опасных грузов". Организуя перевозку опасных грузов, необходимо выполнить положения раздела 5 "Правил дорожной перевозки опасных грузов" относительно общих требований к автомобилю. Кроме того, следует укомплектовать автомобиль (автопоезд) дополнительным оборудованием и средствами защиты в соответствии с требованиями раздела 8.1.5 дополнения "А" ДОПОГ, а также пункта 5.6 Правил. Передачу дополнительного оборудования и средств защиты, не входящих в комплект автомобиля, следует оформить официально по акту (ведомости) выдачи под роспись водителя (экипажа) в получении.

Особое внимание при организации перевозки опасных грузов следует уделить маркировке. При возникновении аварии спасательные службы первыми прибывают на место и в этом случае остро нуждаются в информации, которую можно получить и истолковать на большом расстоянии от эпицентра. Для этого автомобили (автопоезда), контейнеры и цистерны при перевозке опасных грузов маркируются знаками опасности. На каждую грузовую единицу с опасными грузами должен наноситься номер ООН, который отвечает ее содержимому. Перед этим номером проставляются буквы "UN". На неупакованное изделие маркировка наносится на само изделие или на его опору, транспортно-загрузочное оборудование или устройство для его хранения и запуска. В разделе 3 "Правил дорожной перевозки опасных грузов" указаны правила маркировки автомобилей (автопоездов), а также требования к маркировке грузовых единиц.

Перевозка опасных грузов с минимальным риском для окружающих и персонала, осуществляющего перевозку, возможна только при соблюдении установленных требований. Перед организацией и осуществлением перевозки опасных грузов необходимо тщательно изучить нормы и правила, по которым проводится такая перевозка. Необходимо помнить, что безопасность окружающих, экипажа транспортного средства и целостность груза зависят от профессиональной грамотности и добросовестности организаторов и исполнителей такой перевозки.

ЛОМОВЦЕВ Валерий,
консультант, тренер
репетиционно-тренингового центра "ВИВА"







АССОЦИАЦИЯ «УКРВНЕШТРАНС»

С 1992 года на службе обществу

Наше видение: устойчивое развитие в соответствии с мировыми стандартами и стремление к обеспечению лидерства Участников Ассоциации на международном рынке транспортно-логистических услуг.

Наша миссия: постоянная координация хозяйственной деятельности Участников Ассоциации и улучшение их позиций на транспортно-логистическом рынке, а также содействие развитию и упрощению процедур международной торговли и логистики путем использования потенциала украинской транспортно-логистической системы, документов и форм ФИАТА, взаимодействия с ФИАТА, другими международными организациями, органами государственной власти и местного самоуправления Украины, заинтересованными участниками цепи поставок.

Наши цели:

- Защита общих интересов Участников Ассоциации в органах исполнительной власти и местного самоуправления Украины, отраслевых международных правительственных и неправительственных организациях.
- Влияние от имени сектора транспортно-логистических услуг на отраслевое действующее и будущее законодательство Украины.
- Создание условий для выхода Участников Ассоциации на международные рынки путем выполнения представительских функций в ФИАТА и других международных организациях.
- Интеграция Участников Ассоциации в единую национальную транспортно-логистическую систему.
- Системное совершенствование уровня профессиональной подготовки и образования персонала участников цепи поставки, в том числе в соответствии с минимальными стандартами ФИАТА:
  - ✓ «Профессиональная подготовка международных экспедиторов грузов (Диплом ФИАТА)»;
  - ✓ «Управление цепями поставок (Высший диплом ФИАТА)».
- Создание правовой основы и организационной структуры смешанных интермодальных/мультимодальных перевозок в Украине, основываясь на возможностях практического применения документов и форм ФИАТА, а также документов МТП в области международной торговли и логистики.

Наше участие в международных организациях:







SEEFF

01042, Украина, г. Киев ул. П. Лумумбы, 4/6, к. А, оф. 301
тел./факс: +380 (44) 206 05 09
secretariat@atfl.org.ua
www.atfl.org.ua
www.facebook.com/ATFLOU
www.instagram.com/ukrvneshtrans/

Новым председателем Международной ассоциации систем портовых сообществ утвержден Ханс Рук



Динамично развивающаяся Международная ассоциация систем портовых сообществ (IPCSA — МАСПС) в январе 2017 г. избрала Ханса Рука (Hans Rook) своим новым председателем. Он принял эстафету председательства в МАСПС от Алана Лонга (Alan Long), Исполнительного директора британской компании Обработка морских грузов (MCP) (оператор ИСПС, Великобритания).



Hans Rook
IPCSA Chairman

Ханс Рук сказал: "Для меня является большой честью вступить в должность председателя МАСПС, и в своей работе я надеюсь на поддержку всех наших членов. Благодарю Алана Лонга за его напряженную работу в качестве председателя на протяжении последних 3 лет. Он занимался вопросами преобразования нашей Ассоциации из европейской в высокоуважаемую международную организацию, а также развитием МАСПС в качестве источника экспертных знаний в области упрощения процедур торговли во Всемирной таможенной организации, Международной морской организации, а также в ООН".

Справка. *С 2002 г. Ханс Рук работал старшим консультантом Portbase, Системы портового сообщества (PCS) в Нидерландах. Он имеет богатый опыт и знания в области ИТ и портовой логистики.*





Javier Gallardo
IPCSA Vice-Chairman

Одновременно, Хавьер Гальярдо, директор PORTIC (оператор ИСПС, Испания), стал заместителем председателя МАСПС, сменив Ханса Рука, который занимал эту должность в течение последних 3 лет.

"Географическое расширение членства МАСПС позволило Ассоциации решать проблемы и вопросы как регионального, так и глобального характера, включая "единое окно", гармонизацию и стандартизацию в области морских и воздушных перевозок, — сказал Ханс Рук. — В ближайшие годы, как мне видится, мы станем более глобальной организацией, создающей рабочие комитеты в дополнение к уже существующим в МАСПС.

Важной темой будет тема "отслеживания и прослеживания", которая уже находится в центре внимания рабочего комитета. Мы весьма заинтересованы в развитии глобальной сети СПС.

Наступающий год будет особенно насыщенным по мере нашего развития. А в связи с тем, что упрощение процедур торговли, вопросы безопасности, "единого окна", необходимости гармонизации стандартов и иные темы становятся все более актуальными, мы будем готовы вырабатывать рекомендации и проводить консультации с политиками и лицами, принимающими решения на уровне ЕС, ООН, Всемирной таможенной организации и ВТО".

Хавьер Гальярдо, возглавляющий работу комитета по "отслеживанию и прослеживанию" МАСПС, сказал: "Ключевой целью МАСПС является продолжение увеличения количества членов нашей организации, в частности в таких частях мира, как Азия, Америка и Ближний Восток.

Расширение членства очень важно для нас, так как оно несет новые идеи и новые знания в МАСПС. Это самый большой актив МАСПС — так как здесь каждый может поделиться своим опытом, обсудить актуальные проблемы и поднять свои проблемные вопросы нашей отрасли. "Отслеживание и прослеживание" — критическая область для СПС.

Ключевой задачей для МАСПС является создание схожести, позволяющей осуществлять обмен информацией между СПС. С большим количеством участников мы будем в более благоприятных условиях при создании стандартизированных сервисов по всему миру, обмене информацией и связью между СПС, а также создадим реальную добавленную стоимость в технологическом плане. Нам крайне важно работать сообща для того, чтобы обеспечить интероперабельность".

Алан Лонг сказал: "Я с удовольствием передаю председательство в МАСПС Хансу Руку, который имеет обширные знания как в области Систем портовых сообществ и информационных технологий, связанных с ними, так и в области портовой логистики. Три года, проведенные мной в качестве председателя, безусловно, были насыщены событиями.

Теперь наша репутация очень высока в ЕС, ООН и IMO, и мы гордимся тем, что эта репутация основана на конструктивном, информационно насыщенном подходе, в котором мы заинтересованы, чтобы делиться своим знаниями в случае необходимости.

Я надеюсь, что МАСПС пойдет далее по пути своего существенного расширения, поскольку она играет ключевую роль в оказании поддержки движения, направленного на упрощение процедур торговли и оперативности, простоту прохождения грузов и потоков информации в глобальном масштабе".

Примечание. *МАСПС (IPCSA) первоначально была создана в 2011 г. как Европейская ассоциация систем портовых сообществ шестью европейскими операторами СПС. В 2014 г. она была преобразована в международную ассоциацию, отражающую расширение членства за пределы Европы. Сегодня члены МАСПС осуществляют свою деятельность в более чем 100 морских портах и аэропортах, в которых обрабатывается свыше 175 млн TEU и 5 млрд т грузов в год, обмениваясь лишь только по TEU не менее 10 млн сообщений в год. Эти статистические данные показывают возрастающие значимость и влияние Систем портового сообщества в поддержке эффективного упрощения процедур торговли.*

МАСПС представлена своими участниками в каждом из 5 регионов Региональных комиссий ООН. Такой географический охват позволяет ей удовлетворить потребности членов на региональном и международном уровнях.

МАСПС также имеет право совещательного голоса в Международной морской организации (IMO), обеспечивая важную платформу для представления интересов своих членов на самом высоком уровне.

Членство в Международной ассоциации систем портовых сообществ открыто для операторов систем портовых сообществ как логистической морской и воздушной отрасли, так и для администраций морских портов и аэропортов.

Украина на пути в ЕС: дефицит деловой культуры

ВВЕДЕНИЕ

После Революции достоинства Украина определилась со своим будущим, выбрав европейский путь развития, дорогу в ЕС. В этой связи представляет интерес сравнение Украины с продвинутыми европейскими странами. А особенно "вычленение" и анализ тех различий, которые нужно устранить, чтобы привести себя в соответствие с развитыми государствами и стать равноправным членом европейского содружества.

Для выявления различий, оказывающих ключевое влияние на экономику и уровень жизни, чрезвычайно актуально оценить и проанализировать деловую культуру, сформированную в Украине и в развитых европейских странах. С одной стороны, это касается действующих условий создания и функционирования предприятий (организаций, учреждений): уровень коррупции, справедливость судов, прокуратуры и полиции, лояльность налогового кодекса, степень "зарегулированности" бизнеса и т.п. В этой части в Украине уже имеются определенные оценки и наработки. С другой стороны, не менее важно знать особенности деловой культуры, имеющей место непосредственно в организациях (где "вырабатываются деньги") развитых европейских стран, и как с этим соотносится деловая культура, распространенная в Украине. По этой теме в Украине "вакуум", поэтому именно ей посвящена данная статья.

ДЕЛОВАЯ КУЛЬТУРА — ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ

Деловую (организационную, корпоративную) культуру рассматривают, прежде всего, как систему норм, ценностей и знаний, накопленных и принятых в сфере трудовых отношений. Деловая культура определяет поведение на предприятии, целью которого является развитие (повышение доходности, рост, совершенствование) дела, в процессе переговоров, заключения сделок, выполнения договорных обязательств и др. Эта активность проявляется в организации труда, в навыках делового общения и правилах делового этикета, в искусстве вести дела, в репутации. Важно то, что деловая культура в том или ином виде присуща социальным группам любой формы собственности, любого вида деятельности и любой численности.

Деловая культура, как и культура в целом, является продуктом жизнедеятельности человека, социальных групп, обществ и цивилизаций; она отображает достижения на определенный момент времени в масштабах предприятий, стран и целых континентов. Упрощенно можно сказать, что деловая культура в практической сфере определяется как правила игры, достигнутые ее участниками на данном этапе развития.

Деловая культура призвана отразить отношение предприятий к законности, личности, качеству труда и продукции, финансам и производственным обязательствам, открытости и достоверности деловой информации. Это должно воплощаться в комплексе правил, традиций и ритуалов, которые постоянно дополняются и совершенствуются. Успех работы предприятия в рыночных условиях в определяющей мере зависит от его репутации как делового партнера. Репутация, "доброе имя" компании имеет совершенно определенное материальное выражение. Репутация предприятия определяется его надежностью как партнера, качеством его продукции и рядом других факторов, охватываемых понятием деловой культуры. Доверие партнеров, работников, населения создает нормальную рыночную среду, способствующую успешной работе предприятий.

Ядром деловой культуры является деловая этика, определяемая как набор правил, по которым один человек взаимодействует с другими. Это те "правила игры", которые приняты среди данной группы людей. Все правила, выработанные человечеством, можно разделить на две основные группы — законодательные и этические. Первая группа — правила запрещающие, накладывающие ограничения на деятельность определенного типа; вторая — правила предписывающие, т.е. рекомендующие в определенной ситуации совершать или не совершать какие-то поступки.



ДЕЛОВАЯ КУЛЬТУРА КАК ОСНОВА УСПЕШНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ

В мире многие десятилетия исследуются наиболее успешные предприятия для выявления факторов (особенностей деловой культуры), позволяющих им достигать успеха. Наиболее важным является обобщение опыта таких предприятий, что дает возможность получать универсальные рецепты, способствующие другим предприятиям быстрее, эффективнее и надежнее достигать высоких результатов и обеспечивать свою конкурентоспособность. Результаты исследований позволили накопить множество различных моделей, наборов концепций и принципов, баз знаний и т.п. За много лет сформировалось достаточно устойчивое ядро принципов и подходов, которые рассматриваются как основа деловой культуры предприятий и залог их успешного развития.

Еще в 1994 г. в Швейцарии представители деловых и научных кругов Америки, Европы, Азии одобрили документ "Принципы ведения бизнеса", в котором была предпринята попытка выделить то общее, что оценивается в самых различных деловых культурах как этически одобряемое поведение. Было утверждено 7 принципов этичного поведения в бизнесе: ответственность бизнеса: не ограничивается интересами вкладчиков, а учитывает интересы всех участников деловых отношений; экономическое и социальное влияние бизнеса как поощрение инноваций, стремление к справедливости и мировому сообществу; деловое поведение — от буквы закона к духу доверия; уважение правил; поддержка многосторонних торговых отношений; забота об окружающей среде; избежание незаконных операций.

ЕВРОПЕЙСКАЯ ДЕЛОВАЯ КУЛЬТУРА И ЕЕ КРИТЕРИИ

В Европе, как и на других континентах планеты, периодически проводятся исследования с целью выявления общих закономерностей, в том числе норм, ценностей и знаний, свойственных успешным компаниям. Среди них особое место занимают исследования, выполняемые EFQM (Европейским фондом менеджмента качества). EFQM выделил восемь фундаментальных концепций, которые позиционирует как восемь определений того, что такое совершенное предприятие. Эти концепции определяют общие направления совершенствования предприятия, его веру и систему ценностей, восприятие того, "что хорошо и что плохо". В настоящее время на европейском континенте действуют концепции делового совершенства, актуализированные EFQM в 2014 г. и рассмотренные ниже.

Лидерство через видение, вдохновение и честность**.** Лидеры совершенных предприятий имеют видение будущего своих предприятий, достаточно яркое и четкое, чтобы вдохновить весь персонал на творческую работу по его достижению. Сотрудники вовлекаются в работу по достижению этого видения не через механизмы приказа и принуждения, а через увлечение и вдохновение. При этом у сотрудников на всех уровнях управления есть механизмы, полномочия и ресурсы, чтобы инициировать и реализовывать инициативы, направленные на достижение такого видения. Лидеры совершенных предприятий ведут себя честно и этично; они определяют ценности и принципы, в которые предприятие верит и которые оно соблюдает в своей деятельности. Лидеры всех уровней не только лично соблюдают их, но и демонстрируют это остальному персоналу, являясь для него примером поведения, соответствующего ценностям.

Адаптивное управление. Совершенное предприятие отслеживает угрозы и возможности, возникающие во внешней среде, и быстро приспосабливается к ним. Для этого оно может оперативно менять свою стратегию, бюджет, оргструктуру, регламентирующие документы, технологии и т.д. Особую роль в адаптивности предприятия играет процессный подход. Совершенное предприятие рассматривает всю свою регулярную деятельность как структуру взаимосвязанных процессов и управляет ею как процессами. Это означает, что порядок выполнения каждой деятельности проектируется в рамках сквозных межфункциональных процессов и перепроектируется каждый раз, когда возникает такая необходимость или целесообразность.

Добавление ценности для потребителей. Совершенные предприятия активно ищут возможности предложить потребителям новые ценности, которые позволят выполнить или превзойти их ожидания. Для этого они стремятся глубоко понять своих потребителей, их ценности, мечты, проблемы, процессы, системно собирают соответствующую информацию о потребителях. На основании собранной информации совершенные предприятия придумывают и создают новые предложения для потребителей, в том числе — инновационные. Эта деятельность более эффективна, когда потребители участвуют в ней, активно делятся своей информацией и идеями. Предприятие должно обеспечить эмоциональную привязанность потребителей, чтобы они были заинтересованы в его долгосрочном развитии и поддерживали его в этом.

Достижение успеха через таланты людей. Совершенное предприятие рассматривает каждого из своих сотрудников как человека, обладающего уникальными талантами, которые могут помочь усовершенствовать деятельность предприятия. Задача предприятия — понять эти таланты, создать условия для их развития и применения для общей пользы. Для этого сотрудники получают необходимые полномочия, ресурсы, среду, возможности для развития. Соответственно, совершенные предприятия рассматривают талантливых сотрудников не как ресурс, а как равноправных партнеров в совершенствовании деятельности. Они стремятся обеспечить сбалансированное удовлетворение целей предприятия и личных целей каждого сотрудника. Это означает внимание к личным целям, ценностям и мечтам сотрудников, их системное обсуждение, готовность индивидуализировать систему мотивации, развития, оценивания персонала.

Использование творчества и инноваций. Совершенные предприятия не ожидают пассивно, пока у кого-то из сотрудников возникнет идея по улучшению, а активно ищут и придумывают возможности для совершенствования своей деятельности, в том числе — для прорывного инновационного совершенствования. Все на предприятии (деятельность, процесс, продукт, услуга) периодически анализируется: "можно ли сделать это лучше". При этом используются и развиваются творческие способности сотрудников и других заинтересованных сторон. Существует система работы с творческими идеями или возможностями для совершенствования, направленная на то, чтобы они не были забыты или потеряны, а успешно реализовывались.

Построение устойчивого будущего. Совершенное предприятие стремится обеспечить свое устойчивое развитие в долгосрочной перспективе. Оно не предпринимает действий, которые могут негативно повлиять на такое развитие, даже если эти действия позволяют достичь лучших краткосрочных результатов. В частности, предприятие понимает, что соблюдение этических правил и норм является важным фактором устойчивого развития. Ключевым условием устойчивого будущего предприятия является устойчивое будущее общества, в котором это предприятие работает. Предприятие понимает свое влияние на общество, как позитивное, так и негативное. Оно стремится влиять на общество таким образом, чтобы делать вклад в его устойчивое развитие.

Развитие организационных способностей. Совершенные предприятия понимают свои способности, которые они могут предъявить потребителям (в части качества, стоимости, сроков и т.д.) и стремятся развивать их. При этом они понимают, что развитие способностей зависит от всей цепочки создания ценностей, включающей их поставщиков, потребителей и т.д. Поэтому они не ограничивают развитие способностей своими юридическими границами, а понимают цепочки создания ценностей и стремятся совместно с партнерами совершенствовать их, используя для этого знания и ресурсы всех сторон. Они активно ищут и привлекают партнеров, которые готовы совместно с ними участвовать в этом совершенствовании. Такая совместная деятельность основывается на честности, прозрачности и взаимном уважении.

Устойчивое достижение выдающихся результатов. Любая деятельность или инициатива предприятия может быть высоко оценена, только если она обеспечивает достижение запланированных результатов, а достижение этих результатов, в свою очередь, способствует реализации миссии и видения. Совершенное предприятие умеет оценивать все направления своей деятельности, спроектировав для этого единую систему показателей деятельности — от глобальных показателей реализации миссии до операционных показателей на нижних уровнях управления. Оно использует эти показатели для анализа своей деятельности и выделения областей для совершенствования. Важно, чтобы эти показатели относились не только к финансовым аспектам деятельности или удовлетворенности потребителей, а чтобы они позволяли оценить деятельность предприятия с точки зрения всех заинтересованных сторон, сбалансировать их потребности и ожидания.

Как видим, перечисленные концепции по своей сути являются не чем иным, как критериями деловой культуры предприятий, определяющими их успешность. А в сосокупности — это как система координат, осмысление которой позволяет лучше сориентироваться в деловом пространстве и быстрее найти для предприятия (экономики) самый короткий и надежный путь к вершине делового совершенства и конкурентоспособности.

МОДЕЛЬ СОВЕРШЕНСТВА EFQM КАК ИНСТРУМЕНТ ДЛЯ ОСВОЕНИЯ ЕВРОПЕЙСКОЙ ДЕЛОВОЙ КУЛЬТУРЫ

Для практической оценки и сравнения уровней делового совершенства (или деловой культуры) на базе упомянутых концепций разработана модель совершенства EFQM, позволяющая количественно оценить уровень совершенства любого предприятия в соответствии с 1000-балльной шкалой.

Модель разработана специалистами, представляющими наиболее успешные компании разных регионов — как лидеров мировой экономики (Bosch, Philips, BMW, Ricoh и др.), так и лучшие малые предприятия, организации общественного сектора и государственного управления. Предприятия, ближе других приблизившиеся к идеалу, дали общее описание того, каким они видят этот идеал и какими они стремятся быть.

Модель дает не только набор общих принципов, но беспрецедентно детальное для таких инструментов описание того, как работает совершенное предприятие, каких результатов оно достигает, как оно управляет своей деятельностью. И построена она таким образом, чтобы не просто дать общее представление об идеальном предприятии, но помочь системным образом двигаться к этому идеалу; она является очень технологичной и удобной в использовании.

Модель EFQM детально описывает современное европейское восприятие совершенного предприятия и позволяет сравнивать реальные предприятия с этим идеалом. Использование Модели помогает компаниям ориентироваться не столько на достижение определенных стандартов, норм или требований, сколько на постоянное стремление к наивысшему совершенству, позволяющему достигать и устойчиво поддерживать уровень результатов, отвечающий ожиданиям заинтересованных сторон или превосходящий их.

В настоящее время Модель EFQM применяют более 30 тыс. компаний на всей планете. Эта Модель используется для получения целостного представления о любом предприятии, независимо от формы собственности, размера, отрасли или уровня зрелости. Она способствует руководству компании в формировании



стратегии, вовлечении в процессы совершенствования всего персонала, создании уникальной деловой культуры, где устойчивое превосходство является нормой. Использование Модели позволяет: понять, что такое совершенное предприятие; оценить, на каком уровне находится предприятие на пути к совершенству; определить шаги, которые нужно предпринять для повышения уровня своего совершенства.

Модель EFQM состоит из девяти критериев и 32 подкритериев, которые описывают совершенное предприятие. Эти критерии делятся на две части: пять критериев возможностей (описывают, что и как делает совершенное предприятие) и четыре критерия результатов (описывают, чего достигает совершенное предприятие). В рамках каждого из подкритериев Модель содержит набор хороших практик, используемых в работе совершенными предприятиями.

СРАВНЕНИЕ УКРАИНЫ С РАЗВИТЫМИ ЕВРОПЕЙСКИМИ СТРАНАМИ

Если условное идеальное предприятие соответствует 1000 баллам, а самые лучшие европейские предприятия — 700—800 баллам, то украинские лидеры сегодня достигают 550—600 баллов. Это очень высокий уровень, хотя до общеевропейских лидеров им еще далеко. Но такие предприятия можно, как говорится, пересчитать по пальцам. А важнейшим интегральным показателем, которым можно охарактеризовать любую страну, является соотношение уровней совершенства основных масс ее предприятий и предприятий развитых стран. Согласно экспертным оценкам, на сегодня в Украине, как и в большинстве постсоветских стран, это 150—250 баллов, а в развитых европейских странах — 300—450 баллов. Это очень большой разрыв, характеризующий несовершенство большинства отечественных предприятий и отсталость украинской экономики.

А ведь несовершенство, или иными словами — низкий уровень деловой культуры украинских предприятий порождает целый букет существенных для Украины социально-экономических проблем, в том числе создает условия для развития коррупции. И можно утверждать, что именно в результате упомянутого несовершенства основная масса украинских предприятий по отношению к лидерам бизнеса продолжает иметь производительность труда ниже до 10 раз, дефектность выше до 1000 раз и в разы выше себестоимость выпускаемой продукции. А в итоге крайне низкий по европейским меркам валовой национальный доход и соответствующий ему государственный бюджет Украины, которого хронически не хватает для удовлетворения всех заинтересованных сторон. Большая часть населения страны оказалась за чертой бедности. В результате продолжает нарастать социальная напряженность, выливающаяся в протестные демонстрации как граждан, нуждающихся в социальной помощи государства, так и тех, кто непосредственно наполняет бюджет. Усиливается сепаратистское движение. Оккупирован Крым. Война на востоке страны... Если деловая культура в развитых странах изначально формировалась в условиях реальной конкуренции насыщенного рынка и демократического уклада, то в Украине она более 70 лет "взращивалась в зазеркалье", при тотальном дефиците и тоталитарном режиме. Именно этим объясняется то, что для украинской деловой культуры, как, впрочем, и других стран СНГ, характерны низкое качество продукции при ее высокой себестоимости, низкая производительность труда, неэффективное использование ресурсов, небрежное отношение к окружающей среде, необязательность в отношениях с деловыми партнерами и т.п. В последнюю же четверть века, в период варварского перераспределения материальных ценностей независимой Украины, государству было не до своих промышленников и предпринимателей. А им самим сложно было разобраться, как нужно "перенастраивать" организацию бизнеса и менеджмент в перенасыщенном рынке (ведь этого не смогли понять даже в Минэкономразвития). Промышленники и предприниматели, прежде всего, вынуждены были осваивать науку приспособления и выживания в условиях процветающей коррупции и враждебного бизнес-климата.

ЧТО ДЕЛАТЬ ДЛЯ ПРЕВРАЩЕНИЯ УКРАИНЫ В РАЗВИТОЕ ЕВРОПЕЙСКОЕ ГОСУДАРСТВО

Сегодня, когда Украина определилась со своим европейским выбором, при стремительном изменении рыночных условий и правил бизнеса большинство украинских предприятий уже не в состоянии самостоятельно резко измениться, в короткие сроки усовершенствоваться и стать "современными европейскими". Даже если их "отпустят с поводка" чрезмерного государственного регулирования и укажут, какие отныне в стране действуют "планки" технических регламентов и государственных стандартов. Здесь крайне необходимо доброжелательное содействие и активная поддержка со стороны власти.

Хочется обратить внимание на весьма интересный факт. Предприятия, созданные в Украине мировыми лидерами, изначально отличаются высокой деловой культурой, свойственной их материнским компаниям, и, соответственно, экономическими результатами, несмотря на то, что у них украинский персонал (одним из примеров здесь может служить компания "Джейбил Серкит Юкрейн Лимитед" в Закарпатской области). Это свидетельствует о том, что и отечественные предприятия с украинским персоналом также возможно "настроить" на современную зарубежную "тональность". Нужно только правильно понимать эту "тональность" и разбираться в "деловых нотах", а также создать соответствующие мотивацию и условия. Это подтверждается также позитивными результатами многочисленных "пилотных" проектов, реализованных Украинской ассоциацией качества на отечественных

и зарубежных предприятиях. В декабре 2014 г. Президент ЕС г-н Ван Ромпей, вручая награды руководителям предприятий-победителей Турнира по качеству стран Центральной и Восточной Европы, в т.ч. двух украинских, назвал эти предприятия образцами для подражания на всей территории ЦВЕ.

А посему, если украинская власть действительно озабочена не только своим благополучием, но и судьбой украинского народа, она обязана позаботиться о том, чтобы мотивировать своих производителей к постоянному целенаправленному системному совершенствованию. Научиться самой и научить предпринимателей апробированным современным подходам и методам совершенствования. Создать для обеспечения целенаправленного массового совершенствования благоприятные условия. То есть сделать то, без чего вряд ли удастся достаточно быстро изменить в стране деловую культуру, сохранить и развить конкурентоспособный отечественный бизнес.

Для улучшения ситуации в государстве нужно сделать все возможное, чтобы совершенство и качество, являющиеся фундаментом конкурентоспособности и социальной ответственности, превратились в общенациональную идею. Нужно определить одним из приоритетных направлений социально-экономического возрождения государства обеспечение дальнейшего развития национального движения за деловое совершенство на основе модели устойчивого развития и фундаментальных концепций совершенства, интеграции всеукраинского движения в общеевропейское. В сжатые сроки нужно принять Концепцию государственной политики в сфере делового совершенства предприятий (организаций, учреждений), предусмотрев в ней меры по построению новых дружеских отношений между властью и обществом, обществом и бизнесом, топ-менеджерами и персоналом компаний.

Не теряя времени, нужно сделать все, чтобы предприятия начали профессионально совершенствоваться, создавать современные системы менеджмента, понимая, что это "корневая система" и все желаемые нами результаты — ее "плоды". Следовательно, власть должна на законодательном уровне ввести такие механизмы мотивации и условия, чтобы владельцы и руководители предприятий сначала поверили, а потом захотели, узнали, как это делать, и смогли непрерывно, целенаправленно и системно совершенствоваться, используя самые современные европейские подходы и лучшие деловые практики.

В Украине как можно быстрее нужно изменить парадигмы "от чрезмерного регулирования — к содействию" и "от обязательности — к инициативности". В масштабах страны должна действовать формула: "Чем совершеннее компания, тем комфортнее ей в государстве".

И немаловажно, что для предстоящих преобразований в Украине уже имеется опыт организации совершенствования отечественных производителей на основе концепций и Модели EFQM, лучших деловых практик европейских компаний. Около 50 украинских предприятий в части деловой культуры приблизились к уровню, характерному для успешных компаний ЕС, они уже сегодня способны на равных конкурировать на европейских рынках. А Украина уже сегодня имеет полномочия от ведущих европейских организаций, сертифицированных экспертов, отработанные технологии организации совершенствования, компании-образцы для подражания. Наши специалисты в течение многих лет работают и за рубежом, помогая ведущим компаниям России, Беларуси, Казахстана и других стран повышать свое совершенство и приближаться к уровню лучших европейских компаний.

Таким образом, можно констатировать, что в Украине имеется все необходимое для перехода от пилотных проектов к широкомасштабному движению за деловое совершенство. Чтобы, повысив деловую культуру, добиться конкурентоспособности в ЕС, достичь уровня жизни развитых европейских стран. Нужны только понимание со стороны власти, бизнеса и политическая воля власть предержащих.

ВЫВОДЫ

Украина существенно отстает от развитых европейских стран не только по отдельным ключевым направлениям деятельности, но и в целом в части деловой культуры своих предприятий, организаций, учреждений и всей экономики. В значительной степени именно с этим связано большинство ее социально-экономических проблем. Эффективными инструментами приближения Украины к деловой культуре, достигнутой развитыми европейскими странами, могут стать распространенные в Европе фундаментальные концепции совершенства и Модель совершенства EFQM. По практическому применению этих концепций и Модели в Украине уже накоплен определенный позитивный опыт, который целесообразно максимально использовать для предстоящих преобразований.

Неоднократно приходится слышать, что деловая культура украинских предприятий в самой большой мере определяется менталитетом их персонала, сформированным, как правило, в исторических условиях Украины. И с этим уже ничего не поделаешь. Но здесь важно понять, что и наоборот, совершенствование деловой культуры предприятий с учетом лучшего европейского опыта может способствовать позитивному изменению менталитета сотрудников этих организаций. А при развитии массового движения за деловое совершенство такое позитивное влияние может распространиться и на общество всей нашей страны, приближая его в части менталитета к тому состоянию, которое характерно для обществ развитых стран ЕС.

КАЛИТА Петр, президент Украинской ассоциации качества, президент Клубов лидеров качества Украины и стран Центральной и Восточной Европы, член правления и председатель Комитета по вопросам качества, совершенства, конкурентоспособности и устойчивого развития Общественного совета при Минэкономразвития Украины





Для оформления подписки на еженедельный журнал «Транспорт» необходимо заполнить данный «Подписной Купон» и выслать в наш адрес электронной почтой (e-mail) или факсом, или почтой

ПОДПИСНОЙ КУПОН — ЗАЯВКА

НАСТОЯЩИМ ПОДТВЕРЖДАЕМ СВОЁ НАМЕРЕНИЕ ОФОРМИТЬ ПОДПИСКУ:

Наименование компании: ____________________

____

Сроки подписки: ***с*** « __ » ________ ***201*** *г.* ________ ***по*** « __ » ________ ***201*** *г.*

Должность и Ф.И.О. руководителя: ____________________

____

ИНН ____________________ Свидетельство плательщика НДС № ____________________

Тел: ____________________ Факс: ____________________

Юридический адрес: ____________________

____

Почтовый и электронный (E-mail) адреса доставки: ____________________

____

Контактное лицо — должность, Ф.И.О, тел., E-mail: ____________________

____

Вид деятельности: ____________________

____________________ WWW ____________________

ВЫДЕЛИТЕ или ОБОЗНАЧЬТЕ ЗНАЧКОМ √ ЗАИНТЕРЕСОВАВШИЕ ВАС ВЕРСИИ ЖУРНАЛА

	НАИМЕНОВАНИЕ ПОДПИСНОГО ПАКЕТА		
ПЕРИОД ПОДПИСКИ по 31 декабря 2017 года	**КОМПЛЕКСНЫЙ ПАКЕТ (PDF + печатная версия)**	**ЭЛЕКТРОННЫЙ ПАКЕТ (PDF-версия)**	**ПЕЧАТНЫЙ ПАКЕТ (печатная версия)**
	Еженедельно: ***1, 2, 3 недели месяца* — PDF-версия:** оперативная новостная и нормативная информация; ***4-ая неделя месяца* — печатная версия:** комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса	**Еженедельно:** ***1, 2, 3 недели месяца*** — оперативная новостная и нормативная информация, ***4-ая неделя месяца*** — комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса	**Ежемесячно:** ***4-ая неделя месяца*** — комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса
1 месяц	493,00 грн.	330,00 грн.	218,00 грн.
3 месяца	1480,00 грн.	990,00 грн.	654,00 грн.
6 месяцев	2810,00 грн.	1881,00 грн.	1242,00 грн.
9 месяцев	4126,00 грн.	2760,00 грн.	1825,00 грн.
12 месяцев	5322,00 грн.	3564,00 грн.	2354,00 грн.

____________________ / ____________________ /

дата подпись М.П. фамилия И.О., должность

ОТПРАВЬТЕ «ПОДПИСНОЙ КУПОН — ЗАЯВКУ» ПОЧТОЙ или ФАКСОМ по АДРЕСУ:

УКРАИНА, 65001, г. ОДЕССА, А/Я 299, ИЗДАТЕЛЬСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ АО «ПЛАСКЕ», журнал «ТРАНСПОРТ»
Факс: **+38 (048) 7-385-375; 7-287-221**; тел.: **+38 (048) 7-385-385, 7-288-288.** E-mail: **info@transport-journal.com**
Тел.: **+38 (050) 390-54-09; +38 (067) 483-78-01** (Сергей Бохан). E-mail: **subscribe@transport-journal.com**;
Тел./факс: **+38 (044) 503-63-73;** тел.: **+38 (097) 232-92-55** (Татьяна Ятел). E-mail:**reklama@transport-journal.com**
WWW. TRANSPORT-JOURNAL.COM

МЕЖДУНАРОДНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ В ОДЕССЕ

31.05 – 02.06.2017

31.05 XV День международного экспедитора

1.06 VII Международный семинар по вопросам упрощения процедур торговли и «единого окна»

31.05-2.06 XVI Международная выставка по транспорту и логистике «Интер-ТРАНСПОРТ»

2.06 Совместный семинар ОСЖД/FIATA по комбинированным перевозкам

Контакты для регистрации:

Тел.: +380 48 7 385 385; факс: +380 48 7 385 375; E-mail: transportweek@plaske.ua

Официальные партнеры





При поддержке:









